Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

HistoirE de GuerrE

M 05302 - 75 - F: 6,90 € - RD

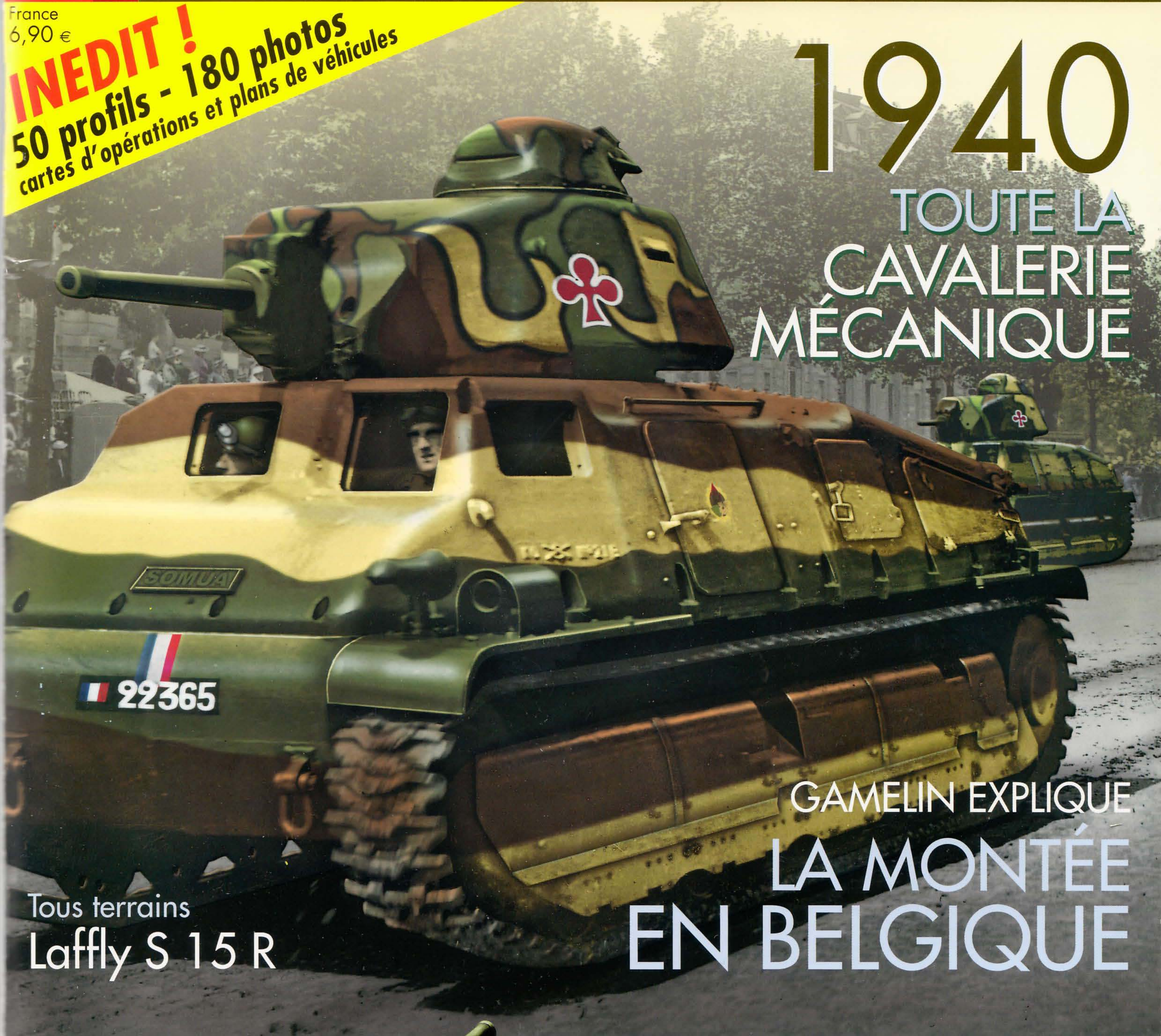
N° 75 fév.-mars 2007

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

BLINDÉS & MATÉRIEL

France
6,90 €

INEDIT !
50 profils - 180 photos
cartes d'opérations et plans de véhicules

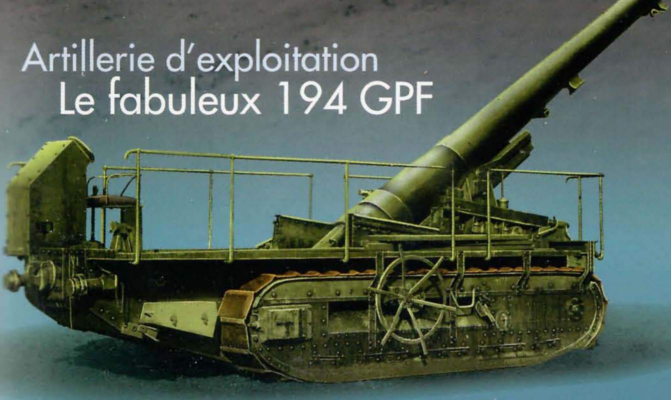


1940
TOUTE LA CAVALERIE MÉCANIQUE

GAMELIN EXPLIQUE
LA MONTÉE EN BELGIQUE

Tous terrains
Laffly S 15 R

Artillerie d'exploitation
Le fabuleux 194 GPF



1914
1918

Artisan de la Voie Sacrée
Le mythique Berliet CBA

Berliet
110427

Histoire & Collections LIVRES

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 1

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages *39,95* €

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 2

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages *39,95* €

1933
L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin, le drame de l'équipage de La Ferté, la chute des ouvrages du Nord... 256 p.*42,95* €

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET MATÉRIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud
avec le concours de François Vauvillier

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages *39,95* €

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Toutes leurs campagnes outremer et durant les deux guerres mondiales.
192 pages *36,50* €

LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914 avec un extraordinaire canon de campagne, le 75. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés sur le front des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les quelques 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.
68 pages *14,95* €

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
3
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
1
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
2
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

68 p. AMR 33 *14,95* €

68 p. AMR 35 *14,95* €

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

TOUS CES OUVRAGES DISPONIBLES EN LIGNE

Tous nos LIVRES
CHAQUE ANNÉE, H&C PUBLIE PLUS DE TRENTE TITRES NOUVEAUX DANS TOUS LES DOMAINES DE VOTRE PASSION
Portail H&C
Promotions
Accueil
Catalogue
Recherche parmot(s)
Page : 1 2 3 4
Militaria
Histoire de Guerre - Blindés & Matériel

Les deux guerres mondiales

Les femmes au service de la France 1919-1940
Tome 1 : la Croix-Rouge française
Le tome 1 du livre "Les femmes au service de la France - 1919-1940" évoque le rôle général des femmes dans la Défense nationale, en particulier les sociétés affiliées à la Croix-Rouge française : Société de secours aux blessés militaires, Association

OFFRE SPÉCIALE frais de port GRATUITS

sur notre site web histoireetcollections.com

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

Offre spéciale jusqu'au 28/02/07 : frais de port GRATUITS sur les ouvrages armée française ci-dessous :

☐ La Ligne Maginot Tome 1 .... 39,95 € 3
☐ La Ligne Maginot Tome 2 .... 39,95 € 3
☐ La Ligne Maginot Tome 3 .... 42,95 € 3
☐ Chars B au combat .... 39,95 € 3
☐ Les chasseurs d'Afrique .... 36,50 € 3
☐ Les canons de la Victoire 1914-1918 .... 14,95 € 3
☐ Les AMR 33 .... 14,95 € 3
☐ Les AMR 35 .... 14,95 € 3

NOUVEAUTÉ parution février 2007 *(ouvrage présenté p.84)*
☐ Le III.Pz.Korps à Kourks : .... 38,95 € 2
TOTAL LIVRES .... , €

FRAIS DE PORT	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM & Europe.*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

GBM 075

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS
Fax : 01 47 00 51 11.
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL , €
Ci-joint mon règlement par ☐ Chèque bancaire ☐ Mandat
à l'ordre d'Histoire & Collections
☐ CB n°
expirant en *mois* *année* *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*
Signature :

HistoirE de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 75

février-mars 2007

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef : François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, Ch. Dutrône, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Assistante de publicité : Daphné Rouleau ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 2118 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur du marketing : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsable commerciale : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Secrétariat : Aurélie Losson ✆ 01 40 21 07 09
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri, Nora Ajmi
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET RÉDACTION GRAPHIQUE
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Pierre-Olivier Barome, Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Eric Micheletti, Thibault Panfili, Jean-Pierre Parlange, Claire Renaudat, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Léonidas Vesperini, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.

DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

ABONNEMENTS, RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11
Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**
Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : PROV005008
Photocomposition intégrée *MacIntosh G5.*
Traitement de l'image : Studio graphique A & C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France

© Copyright Histoire & Collections 2007.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

6
Stratégie Montée en Belgique

40
Industriel Cavalerie mécanique

58
En détail AM Chevrolet

26
Tous terrains VLTT Laffly S 15 R

63
Artillerie Mortier de 270 de Bange

77
Motorisation 14-18 Berliet CBA

68
Artillerie d'exploitation 194 GPF

50
Transmissions ER 26 ter

14
Terrains et opérations Le 9e BCC

EDITORIAL

Merci à vous tous, amis lecteurs et abonnés d'*Histoire de Guerre* depuis longtemps, ou tout récents adeptes d'*Histoire de **Guerre, Blindés & Matériel (GBM)***, d'avoir réservé un accueil aussi chaleureux à notre dernier numéro.

La rédaction a reçu, en même temps qu'une avalanche d'abonnements, un nombre impressionnant de lettres et de courriels, enthousiastes pour la plupart, dont les deux pages suivantes donnent une idée.

Pour ma part, je n'ai pas connu une telle joie à l'ouvrage depuis bien lontemps. Je retrouve — et cela me ravit — l'ambiance de la sortie de *Militaria Magazine* (1984) et de *Charge Utile* (1992), deux revues dans lesquelles je m'étais personnellement investi au plus haut point et qui, d'une certaine manière, ne sont pas étrangères à GBM, avec cet éclairage particulier que donne la fusion entre la « chose militaire » et la technique automobile et industrielle. Une savante alchimie faite de chair et de métal, de vraie et grande Histoire avec tous les petits à-côtés qu'elle a suscités, et aujourd'hui toutes les approches différentes qui concourent, bien sereinement, à notre passion partagée.

Au-delà de l'adhésion — apparemment massive, mais nous sommes un peu *en famille* — qu'a suscité notre « *choix français* », nous avons reçu aussi deux courriers plaçant le débat à un niveau supérieur. Nous leur avons réservé une *Tribune libre* (*→ page 39*) qui deviendra une rubrique régulière, ouverte à la réflexion de fond.

Que dire du sommaire de ce numéro 75 ? Qu'il s'ouvre aux questions stratégiques (*→ pages 6 à 13*), qu'il développe progressivement l'étude du matériel français de la Grande Guerre (*→ pages 63 à 80*), qu'il confirme sans état d'âmes son ancrage comme magazine d'histoire technique sur l'armée française de la première moitié du XXe siècle. Et une armée qui *bouge*, qui *tire*, qui *se bat*.

L'un de nos nouveaux abonnés nous écrit cette belle phrase : « *Quand le risque est grand, la récompense est grande. Certes je ne suis pas un professionnel de l'édition historique mais en tant que passionné, je sais que nous sommes nombreux à avoir attendu CETTE revue.* »

Et bien, moi qui suis un passionné ET un professionnel de l'édition, je peux vous dire que le pari n'est pas gagné d'avance. Si je mesure aisément l'enthousiasme des *mordus*, j'ignore à ce jour combien de ventes ont été réalisées dans les maisons de la presse. Or ce point est vital. Il faut aider **GBM**, par le bouche-à-oreille, et grâce aux forums sur la toile — où le même accueil chaleureux s'est manifesté —, à gagner en notoriété et en lectorat. Le « *choix français* » le mérite, son succès en dépend.

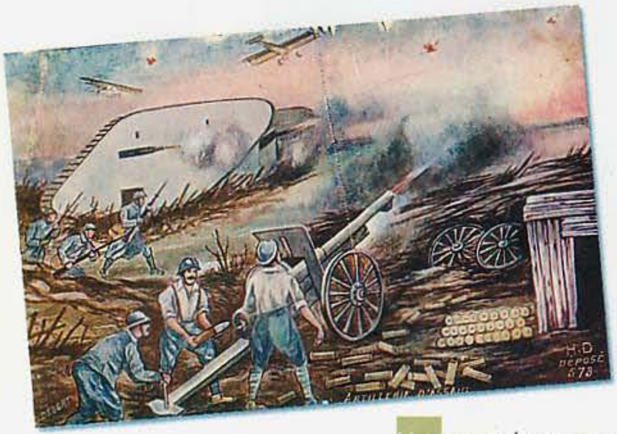
Le mot d'ordre est :

Amateurs de Français, rassemblons-nous !

François Vauvillier

Histoire de Guerre
Histoire de GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS



Savoir ce qu'avait notre armée en 14-18...
(Carte postale d'époque. L'artiste a bien représenté un 75 modèle 1897, mais a donné le style anglais à ses chars)

Une aussi longue attente

■ Voilà une revue que j'attendais depuis vingt ans. Bravo, mille fois bravo. Cette fois, nous allons enfin, avec **GBM**, savoir ce qu'avait notre armée en 39-40 et 14-18. J'ai eu le plaisir de lire et relire ce n° 74, et j'espère que nous ne serons pas déçus des prochaines parutions (je n'en doute pas). Continuez dans cette voie.

Pierre Boissy, 56910 Carentoir

■ M. Vauvillier, bravo pour la création de **GBM**. C'est le magazine que j'attendais depuis trente ans ou plus ! Je dois posséder presque tous vos ouvrages et j'espère que le nouveau né sera de la même veine, je lui souhaite donc longue vie. Merci

Jean Ph. *(via internet, 3 janvier)*

Belle maquette en scratch au 1/35 d'un 194 GPF, matériel à l'honneur dans ce numéro.
(Réalisation de L. Rebaudengo, sur une documentation de P.-J. Aujas)

Maquettes de matériel français

Bravo, félicitations. Il y a longtemps que j'attendais une revue présentant du matériel français. Je suis sûr que beaucoup d'autres sont comme moi. J'ai été un des premiers à présenter en exposition des maquettes uniquement de matériel français. Je peux vous dire que beaucoup de personnes sont très intéressées et surprises par la diversité de ce matériel. Alors, longue vie à votre revue.

Laurent Rebaudengo, 98000 Monaco

Rafraichissante naïveté d'avant un certain mois de juin...
(Écusson patriotique vendu en mercerie, 1939-1940)

Merci pour ce bijou

J'ai découvert il y a une semaine le premier numéro de *Histoire de Guerre, Blindés & Matériel.*

Merci, merci mille fois pour ce bijou. Voilà la revue qu'il fallait publier. J'y ai tout de suite souscrit un abonnement.

Jacques Jost *(via internet, 29 novembre)*

Un rêve qui se réalise

Et bien je reste ébahi ! Un rêve qui se réalise, pour moi autant que pour tout autre passionné de cette période de notre histoire (oubliée).

Il est vrai qu'il fallait se lancer, c'est un travail énorme, et je pense qu'un accompagnement de notre part (les passionnés de cette période et des véhicules de 1940) s'impose. Après lecture de ce magnifique bimestriel, je suis émerveillé par les sujets développés (et à venir). Il est vrai que c'est une première approche, mais ce début pour moi me semble tout à fait parfait, aussi bien par son contenu que dans sa présentation. Les sujets sont très précis, ce qui manque souvent dans ce genre d'études.

Michel Didier *(via internet, 27 novembre)*

Hors de toute querelle de chapelle

Sur le positionnement de **GBM** dans le microcosme spécialisé, sa spécificité est telle qu'il s'affranchit de toute querelle de chapelle, de toute façon stérile, et devrait devenir une publication incontournable pour tous ceux qui se passionnent pour les matériels de notre armée de la Première à la Seconde Guerre mondiale. J'aurais juste à ajouter qu'en ce qui concerne « *la supercherie du devoir de mémoire* » que vous évoquez dans le *Manifeste français* du numéro 74, il y a du boulot, car les contradictions sont grandes entre les commentaires et les faits... Il va falloir du temps, beaucoup de temps et de sérieux arguments pour casser l'image de la défaite de 40 qui colle aux basques de nos valeureux, mais souvent malheureux poilus qui portent tout le poids d'une faute qu'ils n'ont pas commise.

Votre démarche est noble et belle, elle mérite en tout cas que tous les passionnés, et surtout ceux qui le sont moins, y adhèrent. C'est le vœu que je formule, que nous formulons tous j'en suis certain.

Jean-Patrick André *(via internet, 30 novembre)*
Auteur de *La Gazette des Uniformes*

Abonnés de la première heure, satisfaits

■ Ancien abonné d'*Histoire de Guerre*, j'ai beaucoup apprécié le n° 74. Je trouve votre nouvelle formule innovante et très intéressante. Enfin on parle de notre bon matériel. Nous avons assez entendu parler des matériels US, germaniques et autres. Montrons les qualités de notre armement blindé et le reste. Mais n'oublions pas les opérations auxquelles ils ont participé.

Gilbert Cladé-Morel, 68000 Colmar

■ Déjà abonné, j'appréciais beaucoup la qualité de la revue *Histoire de Guerre* qui proposait tous les mois une revue concernant l'ensemble du terrible choc que fut la Seconde Guerre mondiale. Votre idée de refonte de cette revue est remarquable, mais une revue généraliste sur la Seconde Guerre mondiale me manque. Pourtant, j'ai reçu le n° 74 d'*Histoire de Guerre, Blindés & Matériel* et j'ai vraiment été enchanté par ce numéro. J'attends le n° 75, qui j'en suis sûr, sera lui aussi d'un très haut niveau.

Fabrice Aucher *(via internet, 29 décembre)*

FV Tous nos lecteurs intéressés par le déroulement de la guerre liront avec intérêt l'« entretien » avec le général Gamelin (➡ *pp. 6-13*). Et, au niveau des hommes, l'engagement du 9e BCC face aux Waffen-SS (➡ *pp. 14-25*) ne pourra que combler les amateurs de combats examinés à la loupe. Sans déroger à la ligne éditoriale du « *choix français* », l'équipe de rédaction est heureuse de délivrer ces signaux forts aux premiers lecteurs et abonnés d'*Histoire de Guerre.*

Ils n'ont pas aimés, et c'est leur droit

À chacun ses goûts

Que vous ayez envie de consacrer une revue aux blindés et véhicules, uniquement français d'après votre introduction, soit. Restreindre une guerre mondiale à la France, et précisément concernant le matériel, cela me surprend. Les évolutions intervenues au cours de la guerre ont rendu obsolètes la plupart des engins en présence au début du conflit. Je pense que cela explique aussi pourquoi, lorsqu'on parle du matériel, on parle essentiellement de matériels américains, anglais, allemands ou russes qui ont traversé et évolué au cours de la guerre.

Mais soit, à chacun ses goûts. Mon but en écrivant cette lettre est de vous faire part de mon mécontentement du fait d'utiliser le nom d'une revue existante et d'en changer complètement le contenu. Je ne critique pas votre nouvelle revue que je n'ai pas lu et qui ne m'intéresse absolument pas.

Dominique Marani, 57360 Malancourt

Vous ne manquez pas de culot

Vous vous fichez du monde. Je viens de recevoir la revue à laquelle je suis abonné, et je ne reconnais plus rien. J'aimais ma revue avec des articles variés, sur la campagne de 40, la guerre en Russie, en Afrique, en Italie, la guerre maritime, aérienne. Votre éditorial m'annonce une grande nouvelle : la disparition de ma revue préférée. Vous ne manquez pas de culot. Je vais bouffer du char d'assaut à longueur de revue.

Gérard Bouquet, 77730 Sacy-sur-Marne

Il finira à la poubelle

Je viens de recevoir *Histoire de Guerre* de novembre-décembre et je tiens à vous dire quelle fut ma déception et ma colère. Au lieu du magazine que j'aimais lire, j'ai reçu quelque chose de totalement inintéressant et qui pour moi finira à la poubelle.

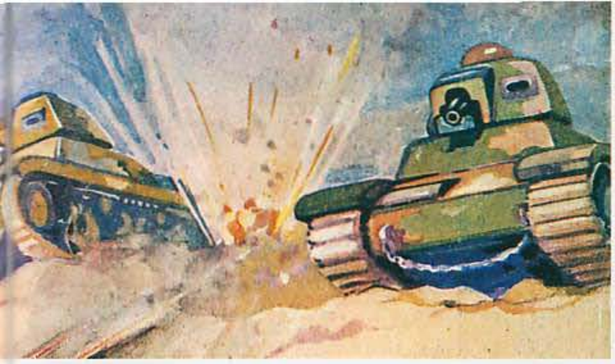
Michèle Gorce, 75015 Paris

FV On ne saurait plaire à tout le monde et je conçois qu'il est fort désagréable, pour un lecteur ou un abonné accoutumé à une certaine formule, de s'en voir proposer une autre.

Mais la société éditrice d'*Histoire de Guerre* première formule avait accumulé des dettes insurmontables, et sa liquidation judiciaire a été prononcée en décembre dernier. Le sort de la revue était joué, et son rachat par Histoire & Collections doit être analysé, par les abonnés, comme un « sauvetage des meubles » : car nous honorons tous les abonnements en cours et nous proposons aussi des transferts sur d'autres titres, en particulier sur *Batailles* qui présente le caractère d'histoire globale sur la Seconde Guerre mondiale qu'avait auparavant *Histoire de Guerre.*

Quant à l'avenir : **GBM, formule française, est mon choix**. Je l'assume et m'y tiens.

VOTRE AVIS SUR LE Manifeste français



Ce document, le « moteur combattant », devient notre image-mascotte. *(Détail de la couverture de* La Science et la Vie, *janvier 1940)*

À LA NAISSANCE DE GBM

Voir aussi la ***Tribune libre*** ouverte p. 39.

NOTE
L'abonné cité dans l'éditorial est Stéphane Mérillou, 37300 Joué-les-Tours

L'étrange défaite aurait pu ne pas être

J'ai lu avec un intense plaisir le *Manifeste français* de François Vauvillier, en pages 4-5 de **GBM** n° 74.

L'étrange défaite aurait pu ne pas en être une. En tout cas, la qualité du matériel et la combativité des soldats ne sont pour rien dans le résultat d'un conflit où, faute d'espace et d'obstacles, tout s'est décidé en quelques jours. J'apprécie cette démarche qui met en valeur le génie inventif français et qui montre des jeunes hommes gaillards pour servir les armes, et non pas des soldats résignés ployant sous le poids du barda.

Je ne pensais pas qu'il y aurait encore à écrire et des documents à produire sur ce créneau. Quel plaisir ce sera de découvrir à chaque parution ces armes mises en valeur, d'autant plus que les circonstances ne leur ont guère permis de faire leurs preuves !

Pierre Lussignol *(via internet, 12 décembre)*

La mémoire de Ceux des chars

Je viens d'acheter le dernier numéro d'*Histoire de Guerre* dans sa nouvelle version (*Blindés & Matériel*) et je tenais à vous tirer un coup de chapeau.

Avec une équipe de rédacteurs aussi qualifiée, l'arme blindée française va enfin retrouver des (ses) couleurs.

Oui, assez de *Balkenkreuze* sur mai-juin 1940. Puisse la mémoire de « ceux des chars » être tant soit peu réhabilitée au travers du nouveau magazine. Que ce soit par sa superbe couverture, sa mise en page et la teneur des articles, le premier numéro est un coup de maître. Je lui souhaite longue vie et bon courage à toute votre équipe.

Denis Le Berre *(via internet, 15 décembre)*

PS : je suis le petit-fils d'un ancien de la 2ᵉ DCr, mort au combat dans son char près de Saint-Quentin.

Dix-huit ans en 1940

En 1939, j'avais dix-sept ans, et voir l'année suivante les Allemands à Saint-Brieuc a été un coup très dur. C'est pourquoi j'ai voulu connaître l'état de notre matériel en 1940. Votre nouvelle formule me comble et me réjouis, car notre matériel si décrié et ignoré sera ainsi mieux connu.

Pierre Rolland, 22000 Saint-Brieuc

Ouverture aux pays dits mineurs ?

Bravo pour votre ligne éditoriale. En effet, si nous ne le faisons pas, qui fera ce travail d'historien?

Je parle d'un véritable travail car, mis à part quelques initiés, tout le monde ignore, le plus souvent, ou pire dénigre l'action de l'armée française pendant la Seconde Guerre mondiale, tant au niveau des hommes que du matériel.

La pensée dominante que l'on veut nous faire « gober » est que *les Autres* ont tout fait, qu'ils soient d'ailleurs envahisseurs ou libérateurs, et nous rien.

J'aurai souhaité que, dans le même esprit de connaissance et d'ouverture, vous abordiez aussi l'étude des forces armées de pays trop souvent qualifiés de mineurs. Je citerai, sans ordre précis, la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Belgique, les Pays-Bas, la Yougoslavie, la Grèce et même la Roumanie, la Hongrie et la Finlande.

Un amateur d'histoire et de wargame.

Serge Papazian *(via internet, 29 novembre)*

FV Ne me demandez pas l'impossible. Je prends déjà ma part de risques, sur le plan éditorial, avec le « *choix français* ».

D'autre part, une rapide estimation des articles à réaliser sur notre armée, nos matériels et notre stratégie, m'amène à penser qu'avec la formule présente de **GBM**, il nous faudra bien trente ans... à condition de réserver les pages, toutes ou presque toutes, aux sujets français. Cependant, il n'est pas exclu de traiter, *à l'occasion et dans le contexte*, les puissances amies, spécialement les plus voisines. Nos amis belges ne manqueront pas de noter un signe en leur direction, avec l'article sur la manœuvre Dyle-Breda.

Le « choix français »

Je vous félicite pour votre « *choix français* », il y a tant à dire et à connaître...

Dans un de vos prochains articles-dossiers, pourriez vous traiter en détail le cas de l'automitrailleuse Panhard-Schneider P16 construite à la fin des années vingt et qui servit dans quelques GRDI, faute de matériels récents en mai-juin 1940 ?

Vincent Poulain *(via internet, 29 décembre)*

FV L'AMC (puis AMR) P 16 est brièvement évoquée dans ce numéro (➡ *page 44*), mais nous reviendrons beaucoup plus en détail sur cet intéressant matériel dans un numéro ultérieur. Tel sera le cas pour TOUS les blindés français de la période, les véhicules tactiques, et les autres.... Tous défileront au fil des numéros.

L'Automobile sous l'Uniforme : II - Le retour

■ La suite de *l'Automobile sous l'Uniforme*, je m'abonne tout de suite ! Longue vie à votre magazine **GBM** avec de nombreux articles fouillés sur les véhicules français. N'oubliez pas les véhicules sans grade, genre camionnettes de servitude.

Eric Millon, 49610 Saint-Melaine-sur-Aubance

■ Enfin, la revue que j'attendais est là. Bravo et merci. Oui, il était temps de redonner leur dignité à ceux qu'on a accusés, parce que l'explication offrait tellement d'avantages, de lacheté et d'incompétence. Nos pères se sont battus, et bien battus, avec du bon matériel. Les raisons de la défaite sont ailleurs. Encore merci.

Laurent Deneu *(via internet, 28 novembre)*

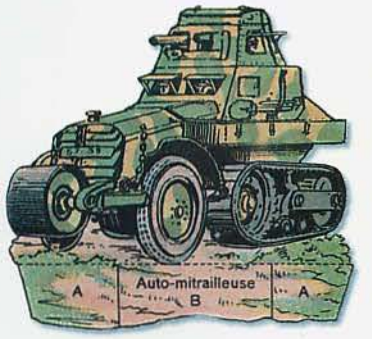
PS : comptez-vous rééditer un jour ce superbe ouvrage que je possédais, qui a péri lors d'une inondation et qui est maintenant introuvable : *l'Automobile sous l'Uniforme* ?

FV Il n'y a pas de réédition envisagée pour *l'Automobile sous l'Uniforme*. Mais la matière est entièrement là, vous la retrouverez, renouvelée, enrichie et développée, au fil des numéros. Jugez-en avec l'article sur la VLTT S 15 R (➡ *pages 26-38)* ou, pour les « *sans-grade* » qui ne sont pas oubliés, avec les fourgons radio Renault (➡ *p. 55)* et les breaks d'aviation (➡ *p. 76)*. Et nous songeons à d'éventuels hors-série.

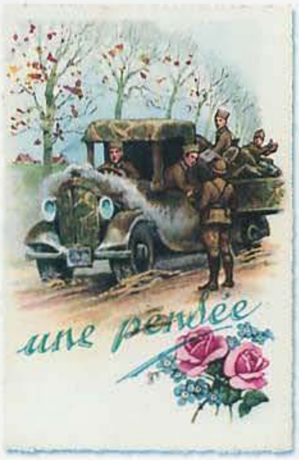
Souvenir d'enfance : le dernier des B

À mon abonnement à **GBM**, je joins à l'adresse de François Vauvillier mes encouragements pour sa passionnante entreprise et mes applaudissements pour ce qu'il a déjà réalisé. J'en profite aussi pour participer en soumettant un bien modeste document. Il s'agit du carnet de silhouettes des engins blindés ennemis que reçut mon frère en rejoignant la 1ʳᵉ amée française fin 1944 (j'avais onze ans et j'ai beaucoup rêvé sur ce document). Or, en le redécouvrant il y a quelques années, j'ai trouvé fort surprenant d'y trouver en bonne place ce char B1 ***ter*** de 38 t, blindé à 80 mm et même à 120 mm sur les flancs. Bien sûr, cela ne fait pas vraiment honneur au 2ᵉ bureau de l'époque mais c'est un détail amusant sur le développement final (et onirique) du char B.

M. Massard, 25 000 Besançon

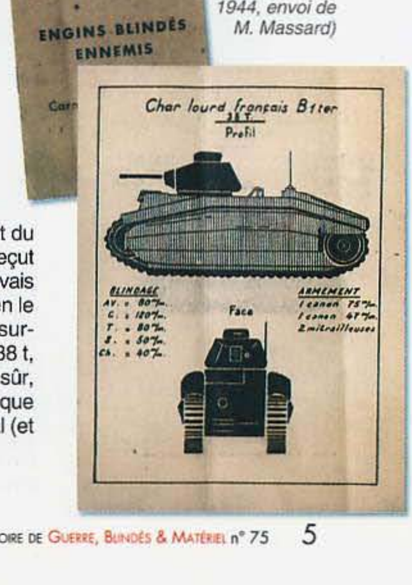


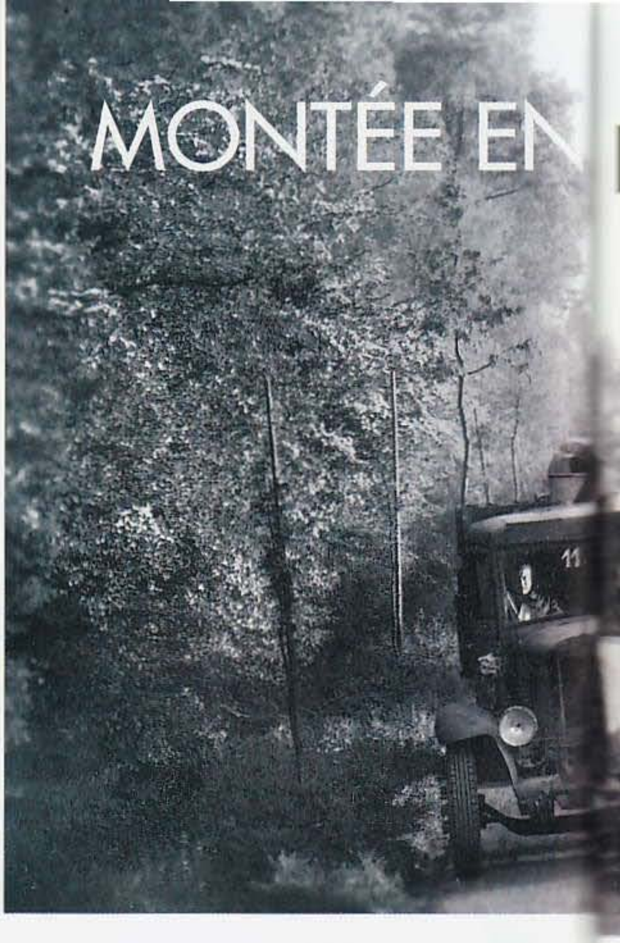
L'automitrailleuse Panhard-Schneider-Kégresse P 16, une silhouette familière des années trente. *(Planche à découper n° 4 « Cavalerie moderne » Imageries réunies, Jarville Nancy, vers 1935, extrait)*



Une pensée... pour les « sans-grade » *(Carte postale fantaisie, époque 1939-1940, représentant un camion indéterminé, joliment camouflé)*

Le B1 *ter* n'a pas dépassé le stade des prototypes. Quelle amertume aussi de le voir classé, *en français*, dans les « *Engins blindés ennemis* » *(Document de 1944, envoi de M. Massard)*


ENGINS BLINDÉS
ENNEMIS
Char lourd français B1 ter
38 T.
Profil
BLINDAGE
AV. = 80 m/m
C. = 120 m/m
T. = 80 m/m
S. = 50 m/m
Ch. = 40 m/m
Face
ARMEMENT
1 canon 75 m/m
1 canon 47 m/m
2 mitrailleuses



MONTÉE EN

MANŒUVRE DYLE-BREDA :

Dans chaque numéro de GBM, nous recevrons un « Grand invité ». Nés pour la plupart d'entre eux à la fin du XIXe siècle, ces hommes, militaires ou politiques, ont tenu des rôles éminents durant la période qui nous occupe.

Notre premier Grand invité est le chef militaire allié de plus haut rang le 10 mai 1940, le général Maurice Gamelin. Nous lui avons demandé d'expliquer à nos lecteurs le sens de sa manœuvre stratégique.

GBM : **Mon général, merci de nous accorder cet entretien. Vous le savez, vous êtes l'homme le plus décrié de la campagne. En votre qualité de généralissime allié, de chef suprême, vous portez la responsabilité principale. Pourquoi ce choix de se porter en avant en Belgique ?**

Général Gamelin 1947 : Parce que, tout d'abord, le gouvernement nous le demandait. Dès la réunion du 22 septembre, à Hove, le président Chamberlain et le président Daladier nous le demandaient pour des raisons d'ordre politique. Mais je prends mes responsabilités militaires entières à cet égard, parce que j'ai estimé, dès ce moment, que les avantages réunis dans cette solution étaient supérieurs à ses inconvénients. Dans la situation où nous nous trouvions, j'étais persuadé que si nous ne nous portions pas en avant en Belgique, nous avions, au contraire, toutes les chances de perdre finalement la bataille.

GBM : **Surprenante affirmation. Mais comment, en pratique, réaliser l'affaire ?**

Général Gamelin 1947 : Il y avait à cet égard quatre solutions : celle de se porter jusqu'à la Meuse inférieure, c'est-à-dire jusqu'à la région de Liège, et de soutenir les Belges sur le canal Albert ; l'autre était de rester sur notre frontière ; enfin deux solutions intermédiaires : l'une de nous porter sur la Meuse, entre Givet et Namur et, de Namur, gagner la couverture de Bruxelles, qui serait assurée par les inondations de la Dyle et de la Nèthe, et enfin Anvers ; l'autre qui était simplement de recueillir les Belges sur l'Escaut inférieur, c'est-à-dire d'occuper l'Escaut à partir du moment où, de France, il pénètre en territoire belge, c'est-à-dire à partir de Maulde, en aval de Condé.

Les Belges nous ont toujours pressés d'aller occuper la Meuse tout entière, depuis Namur jusqu'à Liège, et ensuite le canal Albert. Mais une solution de cette nature nous amenait à laisser une « poche » considérable, c'est-à-dire le rentrant formé par Liège, Namur puis la vallée de la Meuse pour rejoindre la France jusqu'à Longwy. Il y avait là une zone considérable où les Belges n'avaient fait aucune fortification sérieuse. Il en serait résulté une situation difficile puisque nous accepterions que l'ennemi ait déjà pu progresser très en avant vers l'Ouest par rapport à la situation que nous occuperions sur le canal Albert. Pour aller se porter sur le canal Albert, il fallait d'ailleurs être certains d'avoir le temps d'y arriver.

« Ne comptez pas que j'aille vous soutenir sur le canal Albert » déclare le général Gamelin aux Belges, devenus neutres en 1936

GBM : **Certes. Mais dès lors que les Belges avaient déclaré leur neutralité, n'était-ce pas devenu une « mission impossible » ?**

Général Gamelin 1947 : Jusqu'en 1936, il était entendu que les Belges nous appelaient en période de tension politique ; dans ce cas évidemment nous allions occuper le canal Albert avec eux. Et en ce qui concerne la « poche » dont je vous parle, nous traitions le problème initialement par des forces légères gagnant les frontières du Luxembourg, puis, s'il le fallait, manœuvrant en retraite en direction de la Meuse, enfin par des contre-offensives se développant dans la région de Longwy par le sud et dans la région de Liège par le nord. Nous défendions cette région par la manœuvre.

Mais, à partir de 1936, quand les Belges nous ont déclaré : « *Nous ne sommes plus vos alliés, nous vous appellerons quand les Allemands nous attaqueront, mais ne comptez pas que nous vous appellions en couverture* », j'ai répondu : « *Ne comptez pas en conséquence que j'aille vous soutenir sur le canal Albert* ».

Au début de la campagne, la première conception que nous avons eue quand nous avons vu comment le problème se posait, avant que nous n'ayons des conversations avec les Belges, était celle-ci : nous occuperons simplement le cours inférieur de l'Escaut pour recueillir les forces belges et nous y accepterons le choc de l'Allemagne. Mais il ne faut pas oublier que, sur la partie inférieure de l'Escaut, nous nous serions trouvés dans des conditions très défavorables au point de vue d'une lutte. On y combattrait avec la mer à dos ; devant l'aviation moderne, et une avance rapide des chars, on peut s'y trouver très rapidement dans une situation très difficile. À Tournai, la rive droite de l'Escaut domine nettement la rive gauche.

Déontologie

Nos Grands invités, disparus depuis des décennies, ne peuvent plus alimenter le débat, ni se défendre à nouveau. Pour cette raison au moins, et pour bien d'autres, nous nous refusons à l'ironie, à la caricature d'autant plus facile qu'elle serait laissée sans réplique possible, et à la polémique biaisée.

Dans ces pages, nous leur donnons la parole en toute loyauté, en leur posant des questions et en publiant leurs réponses. Celles-ci proviennent de leurs écrits directs. Les extraits que nous en donnons sont suffisamment longs et circonstanciés pour qu'il n'y ait aucun risque que soit trahi ou dénaturé leurs témoignages pour l'Histoire. Témoignages qui peuvent être également des plaidoyers *pro domo*, mais telle est la règle du jeu, il faut l'accepter comme telle.

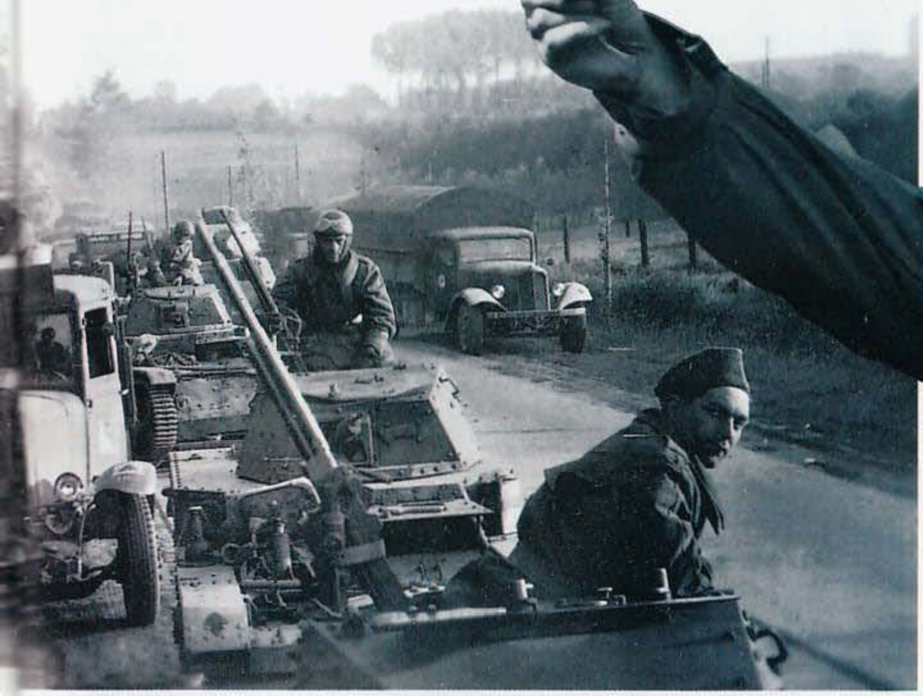
Chacun gardera aussi à l'esprit que nul n'échappe à la mentalité et à l'état d'esprit de son temps. C'est pourquoi les réponses sont dûment datées.

Enfin, **NOUS NE SOMMES PAS JUGES**. Notre but est de donner des pistes de réflexion personnelle au lecteur, à partir des déclarations *effectives, circonstanciées et préservées dans leur contexte*, de nos grands invités. Leurs phrases sont, aux mots près, des citations directes. Les seules latitudes que nous nous sommes autorisées sont les suivantes :

— pour préciser le propos sans l'alourdir, ajout de quelques incises sous la forme [ajout].

— pour la clarté de l'explication ou l'exigence de rigueur historique dans les détails, ajout de notes numérotées, présentant toujours un caractère technique. Notre but n'est pas de pointer du doigt d'éventuelles erreurs ou imprécisions de nos grands invités, mais de faire en sorte que, dans le strict respect de leurs écrits, les éléments concrets et vérifiés concernant le cœur de notre sujet soient rappelés en même temps que se déroule l'entretien.

BELGIQUE
LE GÉNÉRAL GAMELIN EXPLIQUE



Manœuvre Dyle-Breda à la 1re DLM, mai 1940. Ce peloton d'AMR 35 du 4^{e} RDP a été affecté au 4^{e} cuirassiers (on distingue l'un de ses Somua S 35 en arrière-plan) pour assurer ses liaisons intérieures. La menace aérienne est permanente, la mitrailleuse de rechange dont chaque voiture dispose a été installée sur son support de tir contre avions. *(Coll. G. Baudin via R. Potié)*

Le général Gamelin aux grandes manœuvres de Champagne, septembre 1935. Depuis le 21 janvier de cette année-là, il exerce le commandement de l'armée française en remplacement du général Weygand, atteint par la limite d'âge. *(Coll. F. Vauvillier)*

Cette solution ne pouvait donc être que provisoire et on ne pouvait pas espérer pouvoir se maintenir indéfinitivement dans une situation de cet ordre.

Demeuraient donc la solution de rester sur notre frontière ou celle de nous porter jusqu'à la ligne que je vous ai définie, c'est-à-dire : la Meuse jusqu'à Namur, puis de Namur gagner les vallées de la Dyle et de la Nèthe, enfin Anvers.

GBM : Décision qui était d'abord celle des gouvernements alliés, disiez-vous au début de cet entretien. Pourriez-vous être plus détaillé sur ce point, qui dépasse le cadre purement militaire ?

Général Gamelin 1947 : Étant donné que nous ne pouvions pas soutenir la Pologne [...], si nous déclarions que nous ne pouvions pas aller au secours de la Belgique, personne en Europe ne se rallierait plus à notre cause et tout le monde s'inclinerait devant la puissance allemande. Nous ne pouvions donc prendre une position de ce genre. D'un autre côté, les Anglais insistaient : si les Allemands parvenaient à occuper la Belgique, ils auraient des bases d'attaque contre l'Angleterre et pourraient envisager des opérations de débarquement sur leur territoire. Donc, à partir de ce moment, l'Angleterre s'occuperait d'elle-même et, naturellement, elle ne pourrait pas prendre la part importante aux opérations du front de France qu'elle assumerait si nous nous battions plus en avant et si la sécurité de l'Angleterre était assurée. Du côté français, le président Daladier disait : « *Nous ne pouvons nous replier sur notre frontière car toute notre industrie du Nord se trouvera en première ligne et, avec les portées de l'artillerie et le rôle de l'aviation, elle risque d'être détruite, en tout cas paralysée. C'est déjà le risque que court une partie de notre industrie de l'Est. Dans quelle situation nous trouverions-nous alors au point de vue de nos fabrications ?* »

Nous ne pouvions en outre concevoir cette défense immédiate du nord de la France qu'à la condition d'avoir

MONTER EN BELGIQUE, c'est garantir la côte anglaise, donc disposer d'un BEF plus puissant sur notre front. C'est aussi protéger notre industrie du Nord et les ressources minières.

transformé l'agglomération Lille, Roubaix, Tourcoing en une vaste région défensive. Mais ces grandes villes, dont nous faisions des « môles de défense », se trouvaient ainsi sacrifiées.

En revanche, en nous portant suffisamment en avant, nous nous assurions tout au moins une part importante de l'industrie belge et nous conservions presque toutes les mines.

L'intérêt national était donc attaché à cette solution.

GBM : Revenons maintenant, mon Général, au plan strictement militaire. Quels éléments ont emporté votre décision d'adopter ce plan ?

Général Gamelin 1947 : Nous avions intérêt à nous porter sur le front Namur-Anvers, parce que, à partir de Givet, si nous nous dirigions directement vers le Nord, notre front serait plus court. Nous gagnerions à peu près 80 à 100 kilomètres. Nous bénéficierions, au point de vue défensif, des vallées inondées de la Dyle et de la Nèthe, de la place d'Anvers et de l'Escaut inférieur.

D'autre part, nous pouvions nous demander si les Belges ne laisseraient pas passer les Allemands au cas où nous leur dirions : « *Nous nous contentons de vous accueillir sur l'Escaut* ». Je connaissais le roi des Belges et j'avais des relations et même des cousinages en Belgique. Tous me disaient : « *Nous ne sommes pas du tout certains que si vous ne venez pas nous soutenir au moins sur ce front, le roi ne se repliera pas sur Anvers, et ne laissera pas passer les Allemands* ».

« Un front beaucoup moins long, les 22 divisions belges en plus », cette situation changeait les données du problème

Enfin, si cette armée belge, attaquée par les Allemands, était rapidement submergée, dans quel état se trouverait-elle quand nous la pourrions recueillir sur l'Escaut ? Une manœuvre en retraite de cette amplitude était une opération très délicate pour une armée qui n'avait ni chars, ni aviation.

Un front beaucoup moins long, les 22 divisions belges en plus (20 d'infanterie, deux de cavalerie)[1], ne croyez-vous pas que cette situation changeait les conditions du problème ?

GBM : Mais n'aurions-nous pas pu tout aussi bien rester sur notre frontière du Nord, dès lors qu'elle avait été aménagée en position défensive, voire « fortifiée », durant des mois ?

Général Gamelin 1947 : En occupant notre frontière, nous serions évidemment appuyés sur nos fortifications de campagne. Mais admettons que nous ayons « tenu » : à partir de ce moment, les Allemands organisaient des forces qui, déjà, nous dépassaient en nombre [...]. Sur notre front, il y avait 140 divisions allemandes *[alors que, l'armée belge vaincue]*, nous disposerions simplement de 101 divisions françaises et de 11 divisions anglaises[2] [...].

Si nous restions sur notre frontière, nous avions, je l'ai dit, une grande part de notre industrie en première ligne et sans doute paralysée. L'Angleterre ne nous apporterait à cet égard aucun concours, puisqu'elle avait tout juste ce qui était nécessaire pour ses besoins. En 1940, elle nous demandait même des chars et des armes antichars[3]. Les Américains n'étaient pas en état, avant longtemps, de nous apporter un concours sérieux. C'était ainsi notre industrie en première ligne paralysée et un ennemi qui s'accroissait en forces. J'avais, au fond du cœur, l'impression que nous avions

---

Notes

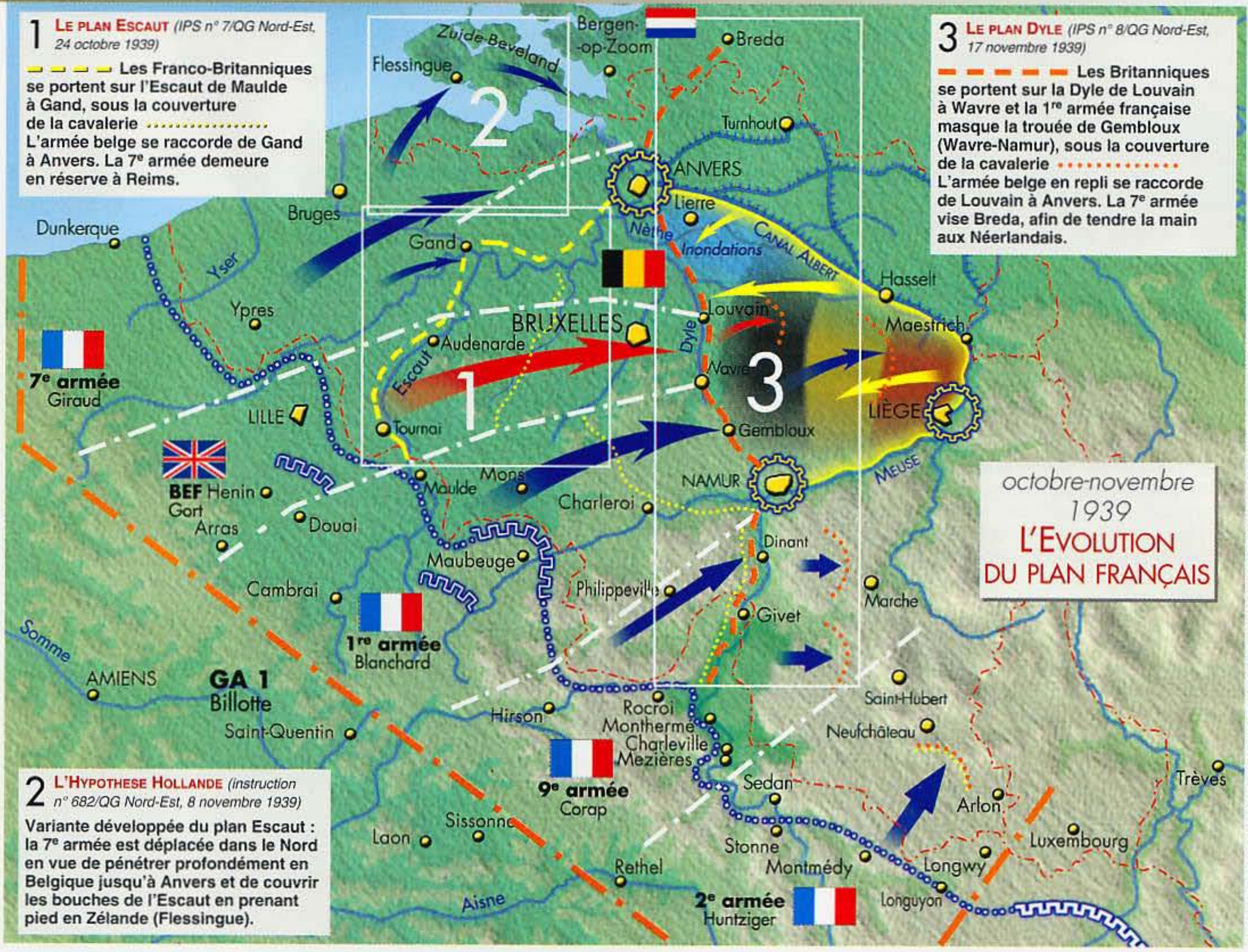
[1] Dont six divisions d'infanterie actives (1re à 6e), six DI de première réserve (7e à 12e), six DI de deuxième réserve (13e à 18e), deux divisions de chasseurs ardennais (1re et 2e DChA) et un corps de cavalerie entièrement motorisé engerbant les 1re et 2e DC.

[2] Seulement neuf dans l'aile marchante du BEF, mais deux autres (12th et 23th) sont à l'entraînement en France. En outre, la 51st (Highland) Division est sur la ligne Maginot.

[3] Il était question de la livraison au BEF, à compter de mai 1940, d'une compagnie de chars B par mois. Et 220 canons de 25 AC modèle 1934 lui ont effectivement été fournis.

[4] Le général Gamelin inclut les 22 divisions belges.

[5] Le général Gamelin compte la 4e DCr (de Gaulle) qui n'est créée que le 15 mai et dont les éléments rejoindront progressivement.


Bergen-op-Zoom
Breda
Zuide-Beveland
Flessingue
2
Turnhout
ANVERS
Lierre
Nèthe
Inondations
Canal Albert
Bruges
Dunkerque
Gand
Yser
Hasselt
Louvain
Maestricht
Ypres
BRUXELLES
Dyle
Audenarde
Wavre
3
Escaut
1
7e armée
Giraud
LILLE
Tournai
LIÈGE
Gembloux
BEF Henin
Gort
Arras
Douai
Mons
Maulde
NAMUR
Charleroi
Meuse
Maubeuge
Dinant
Cambrai
Philippeville
Marche
Givet
1re armée
Blanchard
Somme
AMIENS
GA 1
Billotte
Saint-Hubert
Rocroi
Hirson
Monthermé
Neufchâteau
Saint-Quentin
Charleville
Mezières
Sedan
Trèves
9e armée
Corap
Arlon
Sissonne
Laon
Stonne
Luxembourg
Rethel
Montmédy
Longwy
Aisne
2e armée
Huntziger
Longuyon

1 **LE PLAN ESCAUT** *(IPS n° 7/QG Nord-Est, 24 octobre 1939)*

— — — — Les Franco-Britanniques se portent sur l'Escaut de Maulde à Gand, sous la couverture de la cavalerie ……………… L'armée belge se raccorde de Gand à Anvers. La 7e armée demeure en réserve à Reims.

2 **L'HYPOTHESE HOLLANDE** *(instruction n° 682/QG Nord-Est, 8 novembre 1939)*

Variante développée du plan Escaut : la 7e armée est déplacée dans le Nord en vue de pénétrer profondément en Belgique jusqu'à Anvers et de couvrir les bouches de l'Escaut en prenant pied en Zélande (Flessingue).

3 **LE PLAN DYLE** *(IPS n° 8/QG Nord-Est, 17 novembre 1939)*

— — — — — Les Britanniques se portent sur la Dyle de Louvain à Wavre et la 1re armée française masque la trouée de Gembloux (Wavre-Namur), sous la couverture de la cavalerie ……………… L'armée belge en repli se raccorde de Louvain à Anvers. La 7e armée vise Breda, afin de tendre la main aux Néerlandais.

octobre-novembre 1939

L'EVOLUTION DU PLAN FRANÇAIS

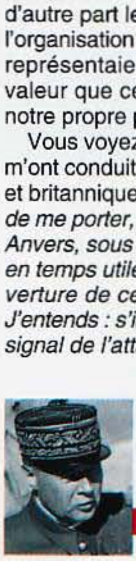
Carte Antonin Collet © H&C 2007, d'après des cartes publiées dans En mai 1940, fallait-il entrer en Belgique ? de Bruno Chaix

Page ci-contre.
La Belgique possède, en 1939-1940, une belle armée, considérable en proportion de sa population. De plus, elle a accompli depuis le milieu des années trente un effort de motorisation exceptionnel. Sa cavalerie, en particulier, est entièrement motorisée, avec une accentuation très marquée — et discutée — vers l'emploi de la moto-side tous terrains. En revanche, neutralité et doctrine purement défensive obligent, les blindés belges sont à la fois légers, peu nombreux et obsolètes. Nous voyons ici des « autos blindés mitrailleuse » Vickers-Carden-Loyd T 15 (42 exemplaires commandés en 1934 et 1935) armés d'une mitrailleuse de 13,2. En troisième position apparaît un T 13 type III à canon de 47 mm antichar. Les blindés les plus sérieux dont disposent la Belgique en 1940 sont des Renault ACG 1 *(AMC 35 en France,* ➡ *notice page 46)*, **qui constituent outre-Quiévrain un escadron au niveau du corps de cavalerie.**
(Coll. Musée royal de l'armée, Bruxelles)

malheureusement des chances certaines de perdre en fin de compte la bataille ; c'était même devenu chez moi une conviction profonde.

J'ajoute qu'au point de vue des organisations de champs de bataille, dans le Nord, il n'y a pas de grands obstacles de terrain. Sauf sur l'Escaut, de Condé à Maulde, toute la frontière se trouve en plaine, en terrain libre, dans une zone parfois coupée et boisée, sans champs de tir étendus. D'autre part, nous n'y avions, au point de vue obstacles antichars, que la possibilité de développer les champs de rails, les fossés et les mines. Nous ne disposions pas de ce que représente un grand obstacle du terrain au point de vue d'une résistance prolongée [...]. Au contraire, sur la position que nous avions choisie, la vallée de la Meuse, d'une part, d'autre part les inondations de la Dyle et de la Nèthe, l'organisation de la place d'Anvers et l'Escaut inférieur, représentaient des obstacles antichars d'une autre valeur que ceux que nous pouvions construire dans notre propre pays.

Vous voyez donc l'ensemble des considérations qui m'ont conduit à répondre aux gouvernements français et britannique : « *C'est entendu. Je prends la décision de me porter, le cas échéant, sur le front Givet-Namur-Anvers, sous réserve que les Belges nous appelleront en temps utile, sous réserve qu'ils prépareront la couverture de ce front et en prépareront l'organisation. J'entends : s'ils promettent de nous appeler au premier signal de l'attaque, et si possible avant.* »



GBM : Comment a été réalisée l'articulation générale de nos forces sur le terrain, en vue de l'accomplissement de votre plan ?

Général Gamelin 1947 : Nous avions [...] en ce qui concernait les forces alliées, y compris le front se prolongeant en Belgique, 134 divisions [4]. Sur ces 134 divisions, nous avions à l'aile droite, c'est-à-dire jusqu'à la région de Montmédy exclue (8e, 5e, 4e et 3e armées) : 37 divisions. Sur le centre, c'est-à-dire à la 2e armée, qui tenait le terrain entre Montmédy et le canal des Ardennes : 8 divisions. L'aile gauche, celle qui faisait mouvement en avant, comprenait les 9e et 1re armées, l'armée britannique, l'armée belge et notre 7e armée, ce qui constituait un total de 58 divisions. Il restait 29 divisions en réserve, dont les quatre divisions cuirassées françaises [...] [5].

Ces quatre divisions cuirassées étaient toutes en un paquet unique ; elles étaient réparties entre les camps de Mailly, de Suippes, de Mourmelon et de Sissonne. Par conséquent, elles constituaient une masse de manœuvre derrière ce que j'appelais « la poignée de l'éventail », c'est-à-dire la région de Mézières.

Nous avions donc au total en réserve 25 divisions d'infanterie ; les divisions de cavalerie [les cinq DLC] étaient engagées en avant pour ralentir l'action allemande. Ce n'était pas une force négligeable. Ces divisions étaient toutes derrière le centre ou la droite, puisque la gauche était très largement dotée. Je n'ai jamais voulu placer de réserves dans la région parisienne parce que je tenais à ce qu'elles fussent dans la zone des armées où elles rencontraient de meilleures conditions de discipline et d'entraînement.

Ainsi, l'articulation générale des forces telle qu'elle avait été réalisée me paraissait logique.

J'avais personnellement conservé trois divisions en réserve générale autour du plateau de Langres parce que j'avais pensé que, si le problème se posait initialement par la Suisse, il y aurait intérêt à porter tout de suite des forces dans cette direction. De même, en cas d'attaque de l'Italie, il pourrait être nécessaire de renforcer le front des Alpes. Mais il était bien entendu qu'au premier signal, je les mettrais à la disposition du Nord-Est.

Stratégie et nécessité : le général Gamelin explique sa manœuvre Dyle-Breda

GBM : **Mais nos réserves n'étaient-elles pas trop éloignées des zones du danger le plus probable ?**

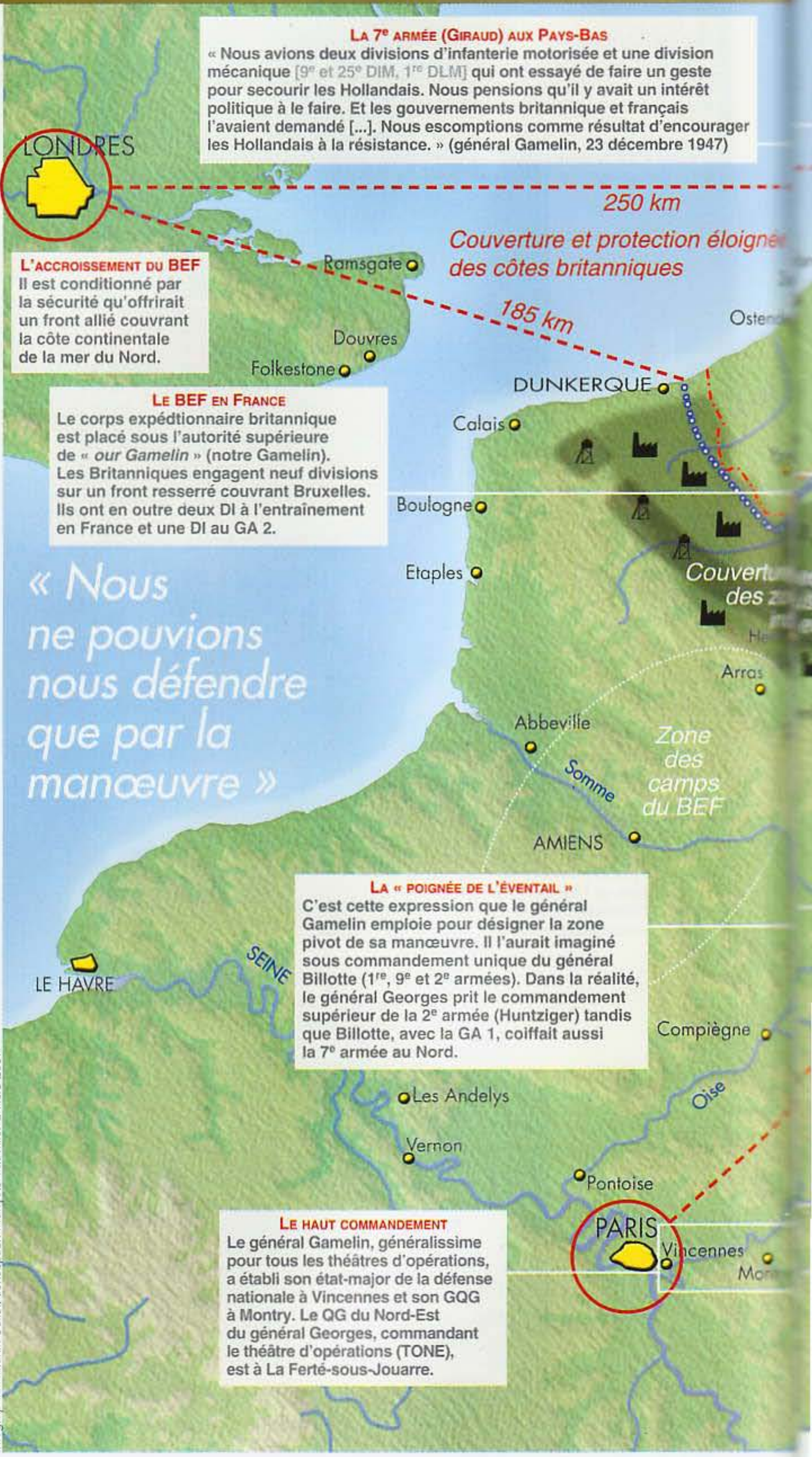
Général Gamelin 1947 : J'attire votre attention sur ce fait : en ce qui concerne une division en réserve que l'on transporte par chemin de fer, la distance à laquelle elle se trouve du front n'a qu'une importance très secondaire. Ce qui compte est le rendement de la voie ferrée par laquelle elle sera transportée. Sur une bonne ligne de chemin de fer, on prévoit 48 trains de troupes par jour, soit deux jours pour une division, mais sur une ligne médiocre le rendement peut tomber de moitié. Cent kilomètres de distance supplémentaire, étant donné que la vitesse de transport était de 41 km/h, cela représente deux heures et demie de plus pour l'arrivée du premier train. Vous voyez que cette question de la distance n'a aucune importance par rapport à celle du rendement des voies ferrées et à la rapidité avec laquelle il est possible de concentrer les trains pour entamer le transport. Il n'y avait donc aucun inconvénient à ce que j'eusse conservé ces trois divisions, notamment pour répondre à un appel des Suisses.

GBM : **Mon général, une autre question, plus fondamentale sans doute que celle du mouvement de nos réserves, nourrit le débat depuis deux tiers de siècle : l'organisation du commandement. Vous étiez le « grand patron », mais le commandement en chef du front Nord-Est était assuré par le général Georges...**

Général Gamelin 1947 : En ce qui concerne la question de l'organisation du commandement sur le front, est intervenue une solution ne correspondant pas entièrement à mon désir personnel. Le roi des Belges [...] n'avait voulu être en relation qu'avec moi. Mais, dès le 10, je lui ai télégraphié pour lui dire : « *Je vous demande de faire ce qu'a fait votre illustre père, et de même qu'il a accepté alors de se trouver sous les ordres du général Foch, je vous demande d'accepter l'autorité du général Georges.* » J'ai eu la réponse [positive] le 11 ; je suis allé immédiatement trouver le général Georges. C'est alors que ce dernier m'a annoncé son intention de confier au général Billotte l'ensemble de toutes les opérations de l'aile gauche. C'est-à-dire que le général Billotte conserverait sous son commandement toutes les armées qui s'y trouvaient en période de calme : la 2^e, la 9^e, la 1^{re} et la 7^e, qui allait opérer désormais à la gauche des Belges. Il voulait en outre demander aux Belges et aux Britanniques d'accepter l'autorité du général Billotte.

Pour Billotte, la « poignée de l'éventail » au centre. Pour Giraud, un groupe d'armées alliées au nord.

J'étais étonné. J'avais écrit dans mes instructions : « *Au moment où l'on se portera en avant, la 7^e armée ne doit plus demeurer sous les ordres du général Billotte.* » Je désirais qu'il ait « *la poignée de l'éventail* » : la 2^e, la 9^e, la 1^{re} armée, c'est-à-dire le front correspondant à la direction principale d'attaque probable des Allemands. Je réservais, dans mon esprit, la 7^e armée, avec l'idée que le général Giraud, qui la commandait, pourrait recevoir rang de commandant de groupe d'armées, afin de pouvoir lui donner autorité sur le roi des Belges et sur l'armée hollandaise. Et je voyais ainsi dans le Nord un groupe constitué,avec l'armée belge, l'armée hollandaise et notre 7^e armée française en soutien.



La 7^e armée (Giraud) aux Pays-Bas
« Nous avions deux divisions d'infanterie motorisée et une division mécanique [9^e et 25^e DIM, 1^{re} DLM] qui ont essayé de faire un geste pour secourir les Hollandais. Nous pensions qu'il y avait un intérêt politique à le faire. Et les gouvernements britannique et français l'avaient demandé [...]. Nous escomptions comme résultat d'encourager les Hollandais à la résistance. » (général Gamelin, 23 décembre 1947)

L'accroissement du BEF
Il est conditionné par la sécurité qu'offrirait un front allié couvrant la côte continentale de la mer du Nord.

Le BEF en France
Le corps expédtionnaire britannique est placé sous l'autorité supérieure de « *our Gamelin* » (notre Gamelin). Les Britanniques engagent neuf divisions sur un front resserré couvrant Bruxelles. Ils ont en outre deux DI à l'entraînement en France et une DI au GA 2.

« Nous ne pouvions nous défendre que par la manœuvre »

La « poignée de l'éventail »
C'est cette expression que le général Gamelin emploie pour désigner la zone pivot de sa manœuvre. Il l'aurait imaginé sous commandement unique du général Billotte (1^{re}, 9^e et 2^e armées). Dans la réalité, le général Georges prit le commandement supérieur de la 2^e armée (Huntziger) tandis que Billotte, avec la GA 1, coiffait aussi la 7^e armée au Nord.

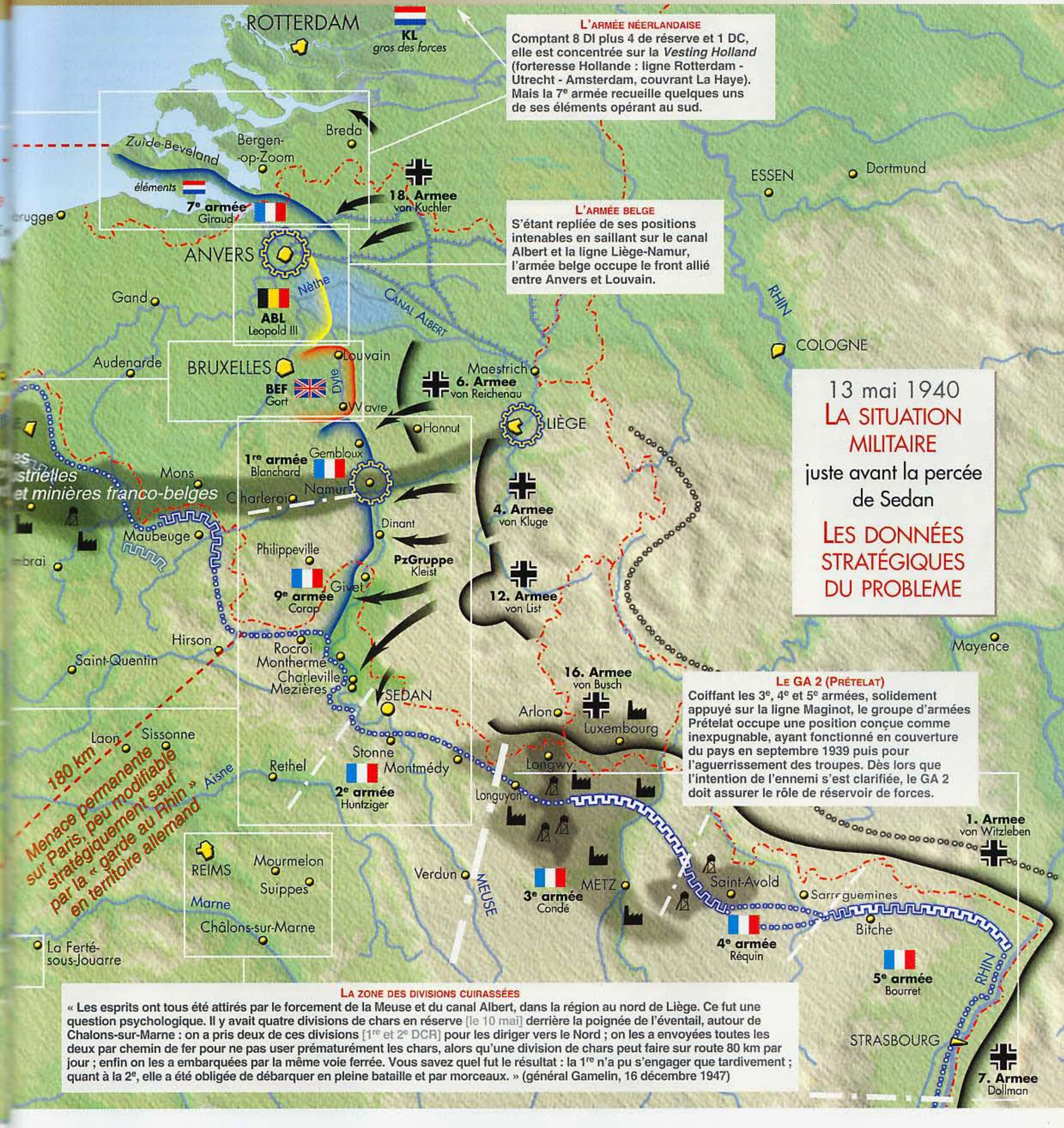
Le haut commandement
Le général Gamelin, généralissime pour tous les théâtres d'opérations, a établi son état-major de la défense nationale à Vincennes et son GQG à Montry. Le QG du Nord-Est du général Georges, commandant le théâtre d'opérations (TONE), est à La Ferté-sous-Jouarre.

Infographie Antonin Collet, conception François Vauvillier © H&C 2007

GBM : **Donc, dans votre esprit, deux grands chefs français de groupes d'armées sur l'aile marchante : Giraud au nord chapeautant Néerlandais et Belges ; et Billotte au centre, bien resserré. Et, entre les deux, le BEF. Pourquoi, en tant que « patron », n'avoir pas mis ce plan en application ?**

Général Gamelin 1947 : Le général Georges m'a répondu : « *J'ai promis à Billotte.* » Je me suis incliné. Il m'a paru impossible de revenir sur cette promesse. Mais j'ai fait observer que ce commandement serait bien lourd pour un commandant de groupe d'armées. « *Vous lui donnez autorité sur les deux tiers des forces alliées.* »

Il existait du reste une autre solution, si l'on voulait confier tout le nord à Billotte : celle de former un grou-


ROTTERDAM
KL
gros des forces
Zuide-Beveland
Bergen-op-Zoom
Breda
éléments
7e armée
Giraud
18. Armee
von Kuchler
rugge
ANVERS
Nèthe
Canal Albert
ABL
Leopold III
Gand
Audenarde
BRUXELLES
Louvain
Dyle
BEF
Gort
Wavre
Maestrich
6. Armee
von Reichenau
Hannut
LIÈGE
ESSEN
Dortmund
RHIN
COLOGNE
Gembloux
1re armée
Blanchard
Mons
Charleroi
Namur
stries
et minières franco-belges
Maubeuge
brai
Dinant
4. Armee
von Kluge
Philippeville
PzGruppe
Kleist
Givet
9e armée
Corap
12. Armee
von List
Hirson
Saint-Quentin
Rocroi
Monthermé
Charleville
Mezières
SEDAN
16. Armee
von Busch
Arlon
Luxembourg
Longwy
Mayence
Laon
Sissonne
Stonne
Rethel
Montmédy
2e armée
Huntziger
Longuyon
Aisne
180 km
Menace permanente sur Paris, peu modifiable stratégiquement sauf par la « garde au Rhin » en territoire allemand
REIMS
Mourmelon
Suippes
Marne
Châlons-sur-Marne
Verdun
MEUSE
3e armée
Condé
METZ
Saint-Avold
Sarreguemines
Bitche
4e armée
Réquin
1. Armee
von Witzleben
5e armée
Bourret
RHIN
STRASBOURG
7. Armee
Dollman
La Ferté-sous-Jouarre

13 mai 1940
LA SITUATION MILITAIRE
juste avant la percée de Sedan
LES DONNÉES STRATÉGIQUES DU PROBLEME

L'ARMÉE NÉERLANDAISE

Comptant 8 DI plus 4 de réserve et 1 DC, elle est concentrée sur la *Vesting Holland* (forteresse Hollande : ligne Rotterdam - Utrecht - Amsterdam, couvrant La Haye). Mais la 7e armée recueille quelques uns de ses éléments opérant au sud.

L'ARMÉE BELGE

S'étant repliée de ses positions intenables en saillant sur le canal Albert et la ligne Liège-Namur, l'armée belge occupe le front allié entre Anvers et Louvain.

LE GA 2 (PRÉTELAT)

Coiffant les 3e, 4e et 5e armées, solidement appuyé sur la ligne Maginot, le groupe d'armées Prételat occupe une position conçue comme inexpugnable, ayant fonctionné en couverture du pays en septembre 1939 puis pour l'aguerrissement des troupes. Dès lors que l'intention de l'ennemi s'est clarifiée, le GA 2 doit assurer le rôle de réservoir de forces.

LA ZONE DES DIVISIONS CUIRASSÉES

« Les esprits ont tous été attirés par le forcement de la Meuse et du canal Albert, dans la région au nord de Liège. Ce fut une question psychologique. Il y avait quatre divisions de chars en réserve [le 10 mai] derrière la poignée de l'éventail, autour de Chalons-sur-Marne : on a pris deux de ces divisions [1re et 2e DCR] pour les diriger vers le Nord ; on les a envoyées toutes les deux par chemin de fer pour ne pas user prématurément les chars, alors qu'une division de chars peut faire sur route 80 km par jour ; enfin on les a embarquées par la même voie ferrée. Vous savez quel fut le résultat : la 1re n'a pu s'engager que tardivement ; quant à la 2e, elle a été obligée de débarquer en pleine bataille et par morceaux. » (général Gamelin, 16 décembre 1947)

LE COUP DU SORT : deux grands commandements différents de notre côté, là où l'ennemi porte son effort principal

pe d'armées avec les 2e et 9e armées et d'y nommer soit le général Huntziger, soit le général Besson, qui commandait le groupe d'armées de droite devenu inutile. Mais cette solution n'avait pas été préparée. J'avoue que je n'avais pas soulevé le problème parce que, dans mon esprit et comme commandant en chef interallié, je considérais comme plus avantageuse la solution d'utiliser le général Giraud.

Le général Georges m'a répondu : « *Je comprends votre argument, ce commandement est très lourd pour Billotte. Je prendrai donc sous mes ordres la 2e armée.* »

Songez pourtant que, dans ces conditions, précisément sur le front d'attaque principal des Allemands, sur le front sur lequel nous voulions faire le gros effort des forces françaises, il allait se trouver, de notre côté, deux commandements différents : celui du général Billotte et la 2e armée relevant directement du général Georges.

J'ajoute que la décision concernant la 2e armée n'a été notifiée par l'état-major du Nord-Est [l'EM du général Georges] que le 13, alors que nous l'avons prise le 11 [...]. Je tiens à ajouter que la valeur du général Billotte n'était nullement en cause.

GBM : Au sujet de l'armée Giraud, on vous a accusé de vous être entêté à avoir une armée à gauche, alors que le général Georges voulait laisser l'affaire à nos alliés et ramener cette 7e armée en réserve en arrière du front français...

Le général Gamelin le 13 octobre 1939, au château de Cauroy, QG de Lord Gort, commandant le BEF.
(Imperial War Museum)

Général Gamelin 1947 : Remarquez que nous avions déjà une armée en réserve : la 6e, que nous avions placée à Dijon, et qui se trouvait sous les ordres du général Touchon. Mais une armée en réserve n'est pas une armée constituée. C'est un commandement d'armée avec des organes d'armée qui, à un moment donné, est introduit dans le front et englobe les corps d'armée et celles des divisions qui se battent déjà sur ce front. On met également à ses ordres des réserves qui ne sont pas encore affectées. C'est ainsi que l'on engage une armée en réserve dans la bataille moderne, sur des fronts de cette nature.

Pour ma part je considérais comme nécessaire d'avoir toujours des forces prêtes à intervenir à la gauche des Belges et à donner la main aux Hollandais, si ceux-ci résistaient.

Au cours de la dernière guerre, le général Joffre a toujours voulu avoir des forces françaises dans le nord. En 1918, le général Foch a constitué la 9e armée et l'a envoyée dans les Flandres. Tous deux jugeaient essentiel, pour pouvoir agir sur les alliés, de les encadrer. Pour avoir une autorité effective, il faut être représenté de façon efficace.

En ce qui concerne la question de la 7e armée, le général Georges ne l'a jamais soulevée en elle-même. Il ne l'a soulevée qu'en deux occasions. Tout d'abord quant il s'est agi de l'extension de l'armée anglaise, L'armée anglaise avait débuté avec cinq divisions, au printemps elle en avait 10. Elle aurait dû en avoir 15. Si elle ne les avait pas, c'est parce que les divisions alors en formation en Angleterre se trouvaient destinées à la Norvège. C'est seulement lorsque l'affaire de Finlande a évolué de la façon que vous savez et lorsqu'il est devenu évident que le problème d'opérations éventuelles en Norvège se trouvait ajourné, que les Anglais ont déclaré : « *Nous allons pouvoir vous envoyer les divisions que nous avons conservées.* » Ils avaient prévu une extension de leur front et leurs forces seraient passées d'une armée à deux.

> « Même si la Hollande ne résistait pas longtemps, elle rendrait toujours le service d'absorber initialement des forces allemandes... »

En vue de cette éventualité, le général Georges m'écrivait : « *Laissons l'armée anglaise s'étendre à gauche ; c'est elle qui aura le contact avec les Belges, et reprenons notre 7e armée derrière le front français* ». J'ai répondu : « *J'aime mieux que les Britanniques, au lieu de s'étendre vers la gauche, prolongent leur front vers leur droite et qu'ils relèvent progressivement notre 1re armée. Vous mettrez celle-ci en réserve et nous conserverons la 7e à notre gauche.* » En fait, il voyait la question du point de vue du front français. Mais j'étais commandant en chef interallié et l'envisageais sous cet angle.

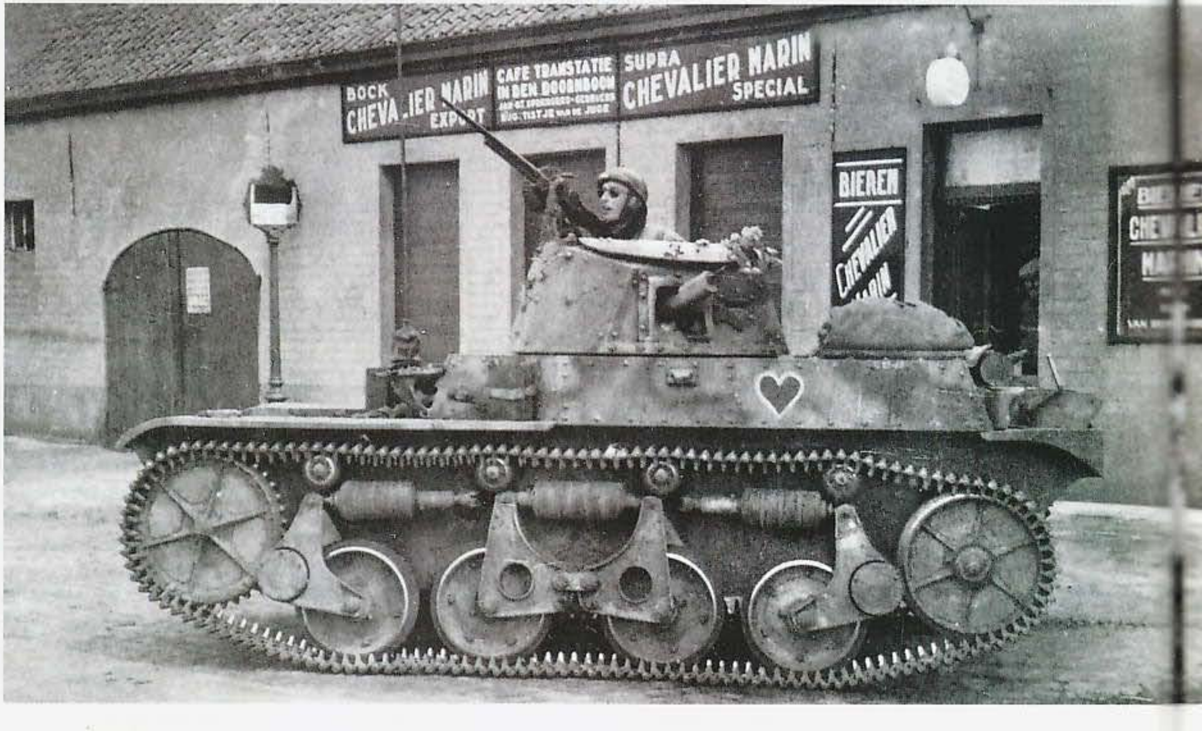
La seconde fois où le général Georges a soulevé le problème de la 7e armée est au moment où fut étudiée la possibilité de former un corps expéditionnaire à destination de la Norvège, supérieur aux trois divisions que nous avions prévues[6]. À ce moment, les Anglais nous ont dit : « *Non seulement nous ne vous envoyons plus de forces, mais nous allons peut-être en reprendre chez vous.* »

De mon côté, j'ai écrit au gouvernement : « *Si je suis obligé d'envoyer plus de divisions, en Norvège, que celles que j'ai prévues, naturellement nous serons contraints de les prélever sur le front français.* » Et je me suis retourné vers le général Georges pour lui demander son avis. Il m'a répondu : « *Dans ce cas, nous allons être conduits à ne plus nous porter en avant pour soutenir les Belges, et nous demeurerons sur notre frontière. Profitons de la circonstance pour retirer du front la 7e armée.* »

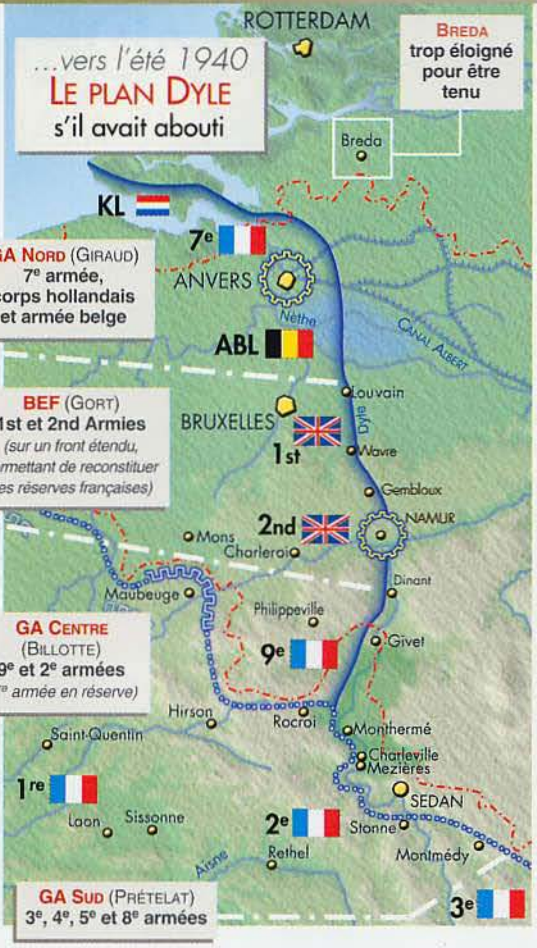
Je croyais donc n'avoir jamais été en opposition avec le général Georges en ce qui concernait la 7e armée en dehors de ces deux hypothèses. Nous n'avions jamais été en opposition sur le principe de nous porter en avant sur le front Namur-Anvers. Nous n'avions été en opposition en ce qui concernait l'emploi de la 7e armée que dans ces deux hypothèses : extension de l'armée anglaise et envoi en Norvège de forces supérieures au corps expéditionnaire que j'avais formé.

***GBM* : Monter jusqu'aux Pays-Bas, n'était-ce pas trop demander ?**

Général Gamelin 1947 : Nous avions promis à la Hollande de lui porter secours car nous avions intérêt à ce qu'elle ne cédât pas sans combattre, qu'elle présentât au moins une certaine résistance. Même si la Hollande ne résistait pas longtemps, elle rendrait toujours le service d'absorber initialement des forces allemandes que nous n'aurions pas devant nous. Elle pouvait attirer une part importante de l'action de l'aviation ennemie, par-



Cette splendide photo de guerre a été prise le 12 mai 1940 au nord de Turnhout (Pays-Bas). La voiture visible ici est l'une des cinq AMR 35 détachées par le 4e RDP le 5 mai 1940 auprès du 4e cuirassiers (régiment de combat de la 1re DLM) pour en assurer les liaisons intérieures. Cette AMR 35 est équipée d'un ER 29 modèle 1939, avec le montage d'antenne nouveau modèle dans son caisson tôlé. Dans la tourelle, casqué et portant des lunettes de soleil, on reconnait l'aspirant Jean-Claude Servan-Schreiber.
(Coll. L. Bertonneau, via R. Potié)



…vers l'été 1940
LE PLAN DYLE
s'il avait abouti

ROTTERDAM
BREDA
trop éloigné pour être tenu
Breda
KL
7e
GA NORD (GIRAUD)
7e armée, corps hollandais et armée belge
ANVERS
Nèthe
CANAL ALBERT
ABL
Louvain
BEF (GORT)
1st et 2nd Armies
(sur un front étendu, permettant de reconstituer des réserves françaises)
BRUXELLES
Dyle
1st
Wavre
Gembloux
NAMUR
2nd
Mons
Charleroi
Dinant
Maubeuge
Philippeville
GA CENTRE
(BILLOTTE)
9e et 2e armées
(1re armée en réserve)
9e
Givet
Hirson
Rocroi
Monthermé
Saint-Quentin
Charleville
Mézières
1re
SEDAN
Laon
Sissonne
2e
Stonne
Aisne
Rethel
Montmédy
GA SUD (PRÉTELAT)
3e, 4e, 5e et 8e armées
3e

Infographie Antonin Collet, conception François Vauvillier © H&C 2007

ce que l'Allemagne avait intérêt à « régler » d'abord la Hollande. Il y avait, du reste, pour nous une question qui pouvait être difficile, l'exécution de notre mouvement en avant sous l'action de l'aviation allemande. Nous avions pensé que nous serions peut-être obligés de le réaliser par des marches de nuit. C'était donc un point délicat. A cet égard, l'aviation allemande concentrant son action, d'une part, sur nos terrains d'aviation, d'autre part sur la Hollande, nos troupes n'ont pas été gênées dans leur mouvement et nous avons pu l'exécuter par des marches de jour.

Voilà donc l'intérêt que j'avais à répondre aux vœux des gouvernements britannique et français, qui souhaitaient faire au moins un geste pour sauver la Hollande. Et, ce que je tenais à sauver, c'était tout au moins les îles de la Zélande, de manière à éviter que les Allemands n'aient une façade rapprochée vis-à-vis de l'Angleterre. Et j'avais dit à nos alliés : « *Quand vous aurez les effectifs nécessaires, je vous demanderai de nous relever en ce qui concerne le soutien de la Hollande. En attendant que vous puissiez vous charger de l'affaire hollandaise, je ferai ce qu'il me sera possible* ».

GBM : Mon Général, nous vous remercions de ces explications. Vous les avez données il y a soixante ans, devant un cénacle[7] à qui vous avez juré de dire la vérité, toute la vérité, et votre déposition a été consignée dans un document auquel peu de lecteurs ont eu accès[8]. Nous sommes heureux d'avoir pu le faire ressurgir du passé et nous nous autorisons à résumer vos principaux arguments sur le plan stratégique :

– éloigner industrie et mines de la ligne de front ;

– raccourcir cette ligne de front ;

– recueillir l'armée belge et, si possible, l'armée hollandaise ;

– protéger les côtes britanniques ;

– encadrer l'ensemble du dispositif allié.

Nous relevons également vos arguments sur la position des réserves le 10 mai 1940 :

– la position centrale et groupée de nos divisions cuirassées ;

– l'existence d'un état-major d'armée disponible ;

– la capacité à prélever et déplacer sans délai des divisions d'infanterie de la partie inactive du front.

Nous livrons ces éléments tels quels à la réflexion de nos lecteurs. ■

Général Maurice GAMELIN (1872-1958)

Né à Paris en 1872, sorti de Saint-Cyr dans l'infanterie (1893), breveté d'état-major, Maurice-Gustave Gamelin est à l'état-major de Joffre en 1914. Nommé lieutenant-colonel (novembre 1914) puis colonel (1916), il est chef du 3e bureau du GQG. Après la Victoire, il est nommé au Brésil puis, en 1925, désigné comme adjoint au général Sarrail en Syrie. Il y rétablit la situation militaire après le désastre de Soueida et réoccupe le djebel Druze dont il pacifie les populations soulevées. Général de division (1925), avec rang de commandant de corps d'armée (1927), il reçoit le titre de commandant supérieur des troupes du Levant. Vice-président du conseil supérieur de la guerre et chef d'état-major général de l'armée (1935), chef d'état-major de la défense nationale (1938), commandant en chef des forces terrestres (1939), il est remplacé par Weygand le 19 mai 1940. Arrêté en septembre 1940 et traduit devant la cour de Riom, il est transféré en Allemagne en 1943, où il reste prisonnier jusqu'en 1945. Il publie ses mémoires *Servir* (trois tomes) en 1946-1947. Le général Gamelin meurt à Paris en 1958.

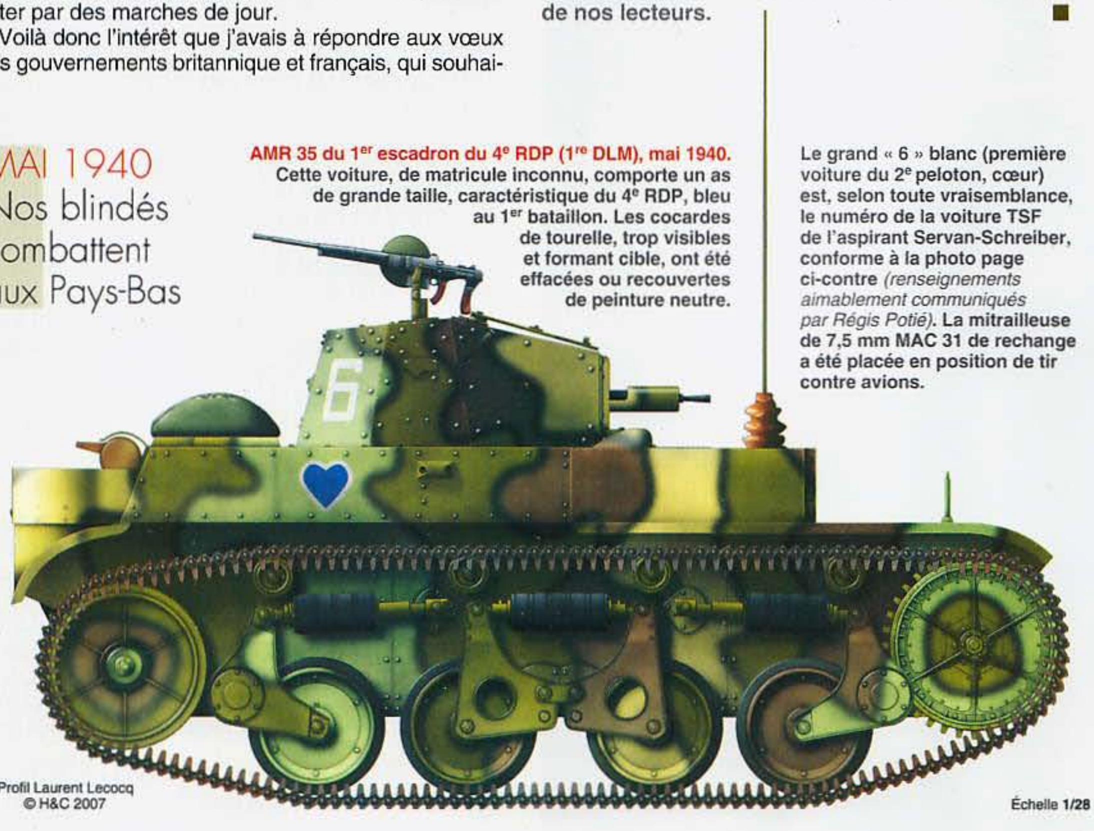
NOTES

[6] Des divisions légères à six bataillons au lieu de neuf : les 1re et 2e DLCh (chasseurs alpins) et la 3e DLI (infanterie alpine).

[7] Commission de l'Assemblée nationale chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945. Auditions du général Gamelin les 2, 9, 11, 16 et 23 décembre 1947.

[8] Rapport fait au nom de ladite Commission, par Charles Serre, rapporteur général, député. Annexes, Tome 2, pages diverses (édité en 1951).

MAI 1940
Nos blindés combattent aux Pays-Bas

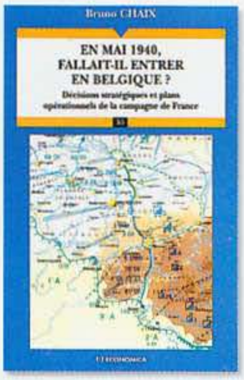


AMR 35 du 1er escadron du 4e RDP (1re DLM), mai 1940. Cette voiture, de matricule inconnu, comporte un as de grande taille, caractéristique du 4e RDP, bleu au 1er bataillon. Les cocardes de tourelle, trop visibles et formant cible, ont été effacées ou recouvertes de peinture neutre.

Le grand « 6 » blanc (première voiture du 2e peloton, cœur) est, selon toute vraisemblance, le numéro de la voiture TSF de l'aspirant Servan-Schreiber, conforme à la photo page ci-contre *(renseignements aimablement communiqués par Régis Potié)*. La mitrailleuse de 7,5 mm MAC 31 de rechange a été placée en position de tir contre avions.

Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007

Échelle 1/28



Bruno CHAIX
EN MAI 1940, FALLAIT-IL ENTRER EN BELGIQUE ?
Décisions stratégiques et plans opérationnels de la campagne de France
ECONOMICA

A LIRE POUR RÉFLÉCHIR
En mai 1940, fallait-il entrer en Belgique ?
de Bruno Chaix
(éd. Economica 2000)
L'étude de fond la plus récente et la plus détaillée sur cette question passionnante. Un ouvrage incontournable.

LE 9e BATAILLON DE CHARS DE C

II - FACE AUX WAFFEN-SS À SAINT-HILAIRE-COTTES 23 MAI 194

Une étude de
Stéphane Bonnaud
iconographie
Régis Potié
et de l'auteur

notices des profils
François Vauvillier

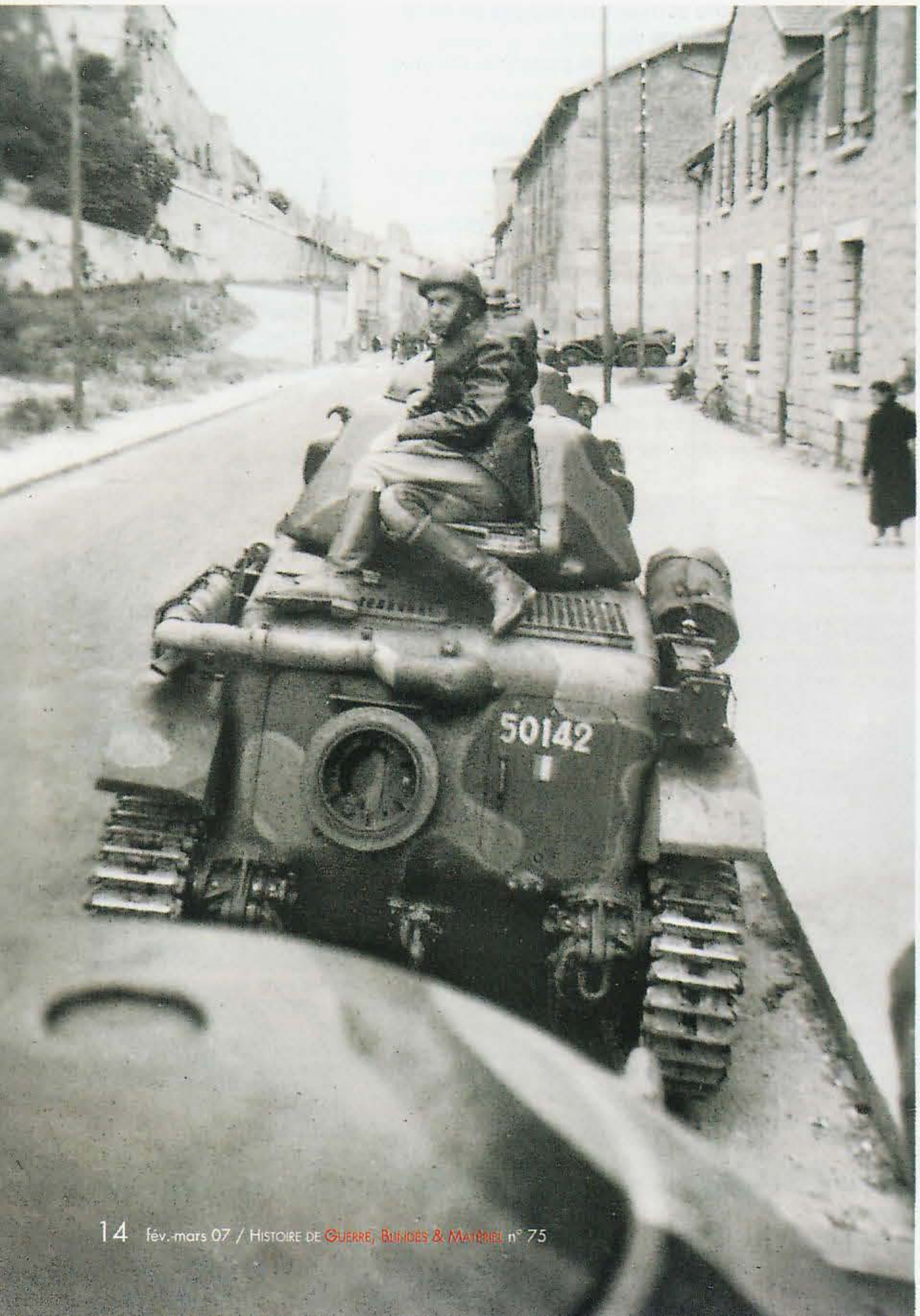
Nous avons laissé le 9e BCC le 12 mai 1940, au moment où il se trouve dans le nord de la Belgique, en pays flamand, en vue d'intervenir aux Pays-Bas avec les gros de l'armée Giraud. Il foulera quelques heures de ses chenilles le sol néerlandais avant de revenir en France pour tomber, le 23 mai, sur les Waffen-SS.

Le lieutenan Maurin, commandant la 1re section de la 1re compagnie du 9e BCC, donne par son témoignage la trame de notre récit. Tout au long de ces pages, nous le citerons — lui et d'autres —entre guillemets et en italiques.

lundi **13** MAI

DANS LES TRANCHÉES

« L'après-midi du 13 mai 1940 se passe dans les tranchées que nous avons creusées à côté de nos chars ».



Une colonne de chars Renault R 35 lors d'une courte halte. Nous sommes le 20 mai 1938 à Verdun au I/511e RCC, futur 9e BCC. Le char 50 142 est l'un de ceux qui auront rendez-vous avec leur destin presque exactement deux ans plus tard à Saint-Hilaire-Cottes le 23 mai 1940.
(➨ pages 24-25. Coll. R. Potié)

mardi **14** MAI

DÉJÀ, LES SS NE SONT PAS LOIN

Le lendemain, le 9e BCC — qui appartient au GBC 510 avec son homologue le 22e BCC — se déplace à la frontière belgo-hollandaise vers Roosendaal/Bréda, à Kalmthout. Il est en soutien de la 25e DIM, dont le 92e RI du colonel Damidaux (qui a pris le commandement de l'infanterie divisionnaire) est au contact avec des unités allemandes (SS-Verfügungs Division) qui encerclent même son PC au cours de la journée. Puis le bataillon fait mouvement sur Kapellen, vers l'ouest. Première perte en matériel du bataillon. « *Dans mon char je ramène Degoix, un caporal de la 3e compagnie qui, après l'avoir neutralisé, a dû abandonner son char en panne accidentelle, espérant le récupérer ultérieurement avec d'autres moyens matériels. Malheureusement la suite des événements ne le permettra pas* ».

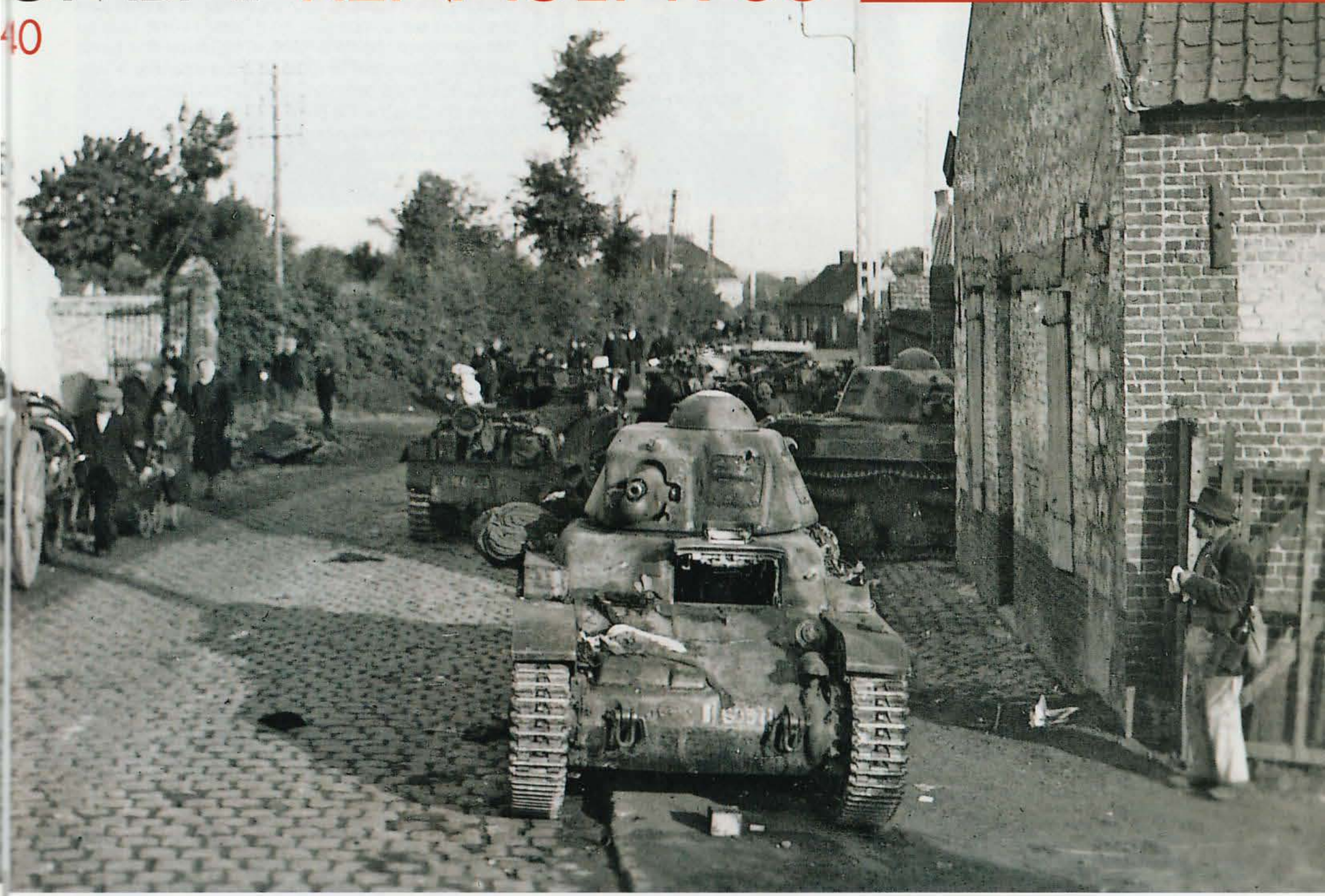
L'ordre de repli vers le sud, pour Merksem, près d'Anvers, arrive du GBC 510 et s'effectue dans la nuit.

mercredi **15** MAI

DES TIRS D'ARMES LÉGERES

L'après-midi du 15 mai se passe à la remise en état du matériel, graissage et pleins d'essence. Dans la soirée, le bataillon se dirige sur Breendonk. La 1re compagnie, en se rendant à son cantonnement dans le village de Lippelo à 3 km de Breendonk, subit des tirs d'armes légères auxquels elle répond, mais qui lui occasionnent deux blessés : « *Poullin, mécanicien de ma section du char 50 262 et un chasseur de la section échelon, balle dans le bras* »...

Trois suspects, tous civils, sont emmenés au PC du bataillon installé dans une salle d'école, à Breendonk.



L'entrée est de Saint-Hilaire-Cottes, village traversé par la route nationale 43. Les réfugiés se dirigent vers Lillers. Au premier plan, le R 35 🇫🇷 50 311 du 9e BCC, à l'intérieur duquel l'équipage git, carbonisé. Derrière lui, un tracteur de ravitaillement Lorraine 37 L et un second char R 35. *(Coll. R. Potié)*

jeudi 16 MAI

LE CHEF DE BATAILLON « EST DEVENU FOU »

Quatre aviateurs allemands prisonniers sont fusillés sur ordre du commandant Gauthier. La raison invoquée est « *bombardement systématique depuis l'entrée en Belgique, attaque continuelle de la Cinquième Colonne et cela doit contribuer à redonner le moral aux hommes* »... Ce compte-rendu n'est pas du tout apprécié en haut-lieu, GBC 510 (dont le capitaine Martin est le chef d'état-major) et chars de l'armée, où le commandant Gauthier est convoqué par le colonel Bonnet de la Tour qui considère « *qu'il est devenu fou* ».

L'aspirant Durandin, de la 1re compagnie, disparaît en se rendant au point de chute d'un avion abattu (il est fait prisonnier à cette occasion, mais cette information ne sera connue qu'en décembre 1940). Dans la soirée, le bataillon fait mouvement sur Sterreken au sud-ouest d'Anvers où il arrive vers 22 heures.

vendredi 17 MAI

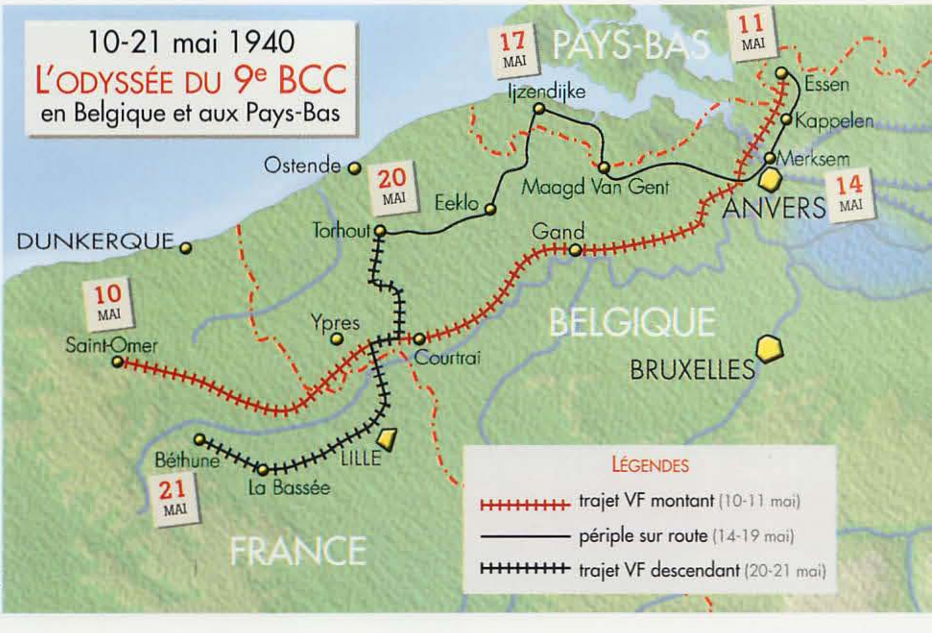
QUELQUES TOURS DE CHENILLES EN HOLLANDE

Ce vendredi là, le bataillon (et tout le GBC 510) est mis à la disposition du 16e CA du général Fagalde pour s'opposer à un débarquement allemand éventuel dans la région de Terneuzen. Le bataillon continue sa progression en longeant la frontière hollandaise vers l'ouest pour arriver à Wachtebeke en fin de journée. Puis c'est le départ pour la Hollande pour Boekhoute. « *La frontière est franchie à Maagd Van Gent et nous avançons maintenant sur de longues lignes droites côtoyant des canaux. Au cours d'une halte sur la route, des soldats hollandais en bicyclette nous croisent, droits sur leurs machines et nous saluent flegmatiquement. Dans le nord, vers Breskens à Hoofdplaat, des incendies illuminent la campagne. Nous repartons et arrivons enfin à Ijzendijke.* » (sud des bouches de l'Escaut).

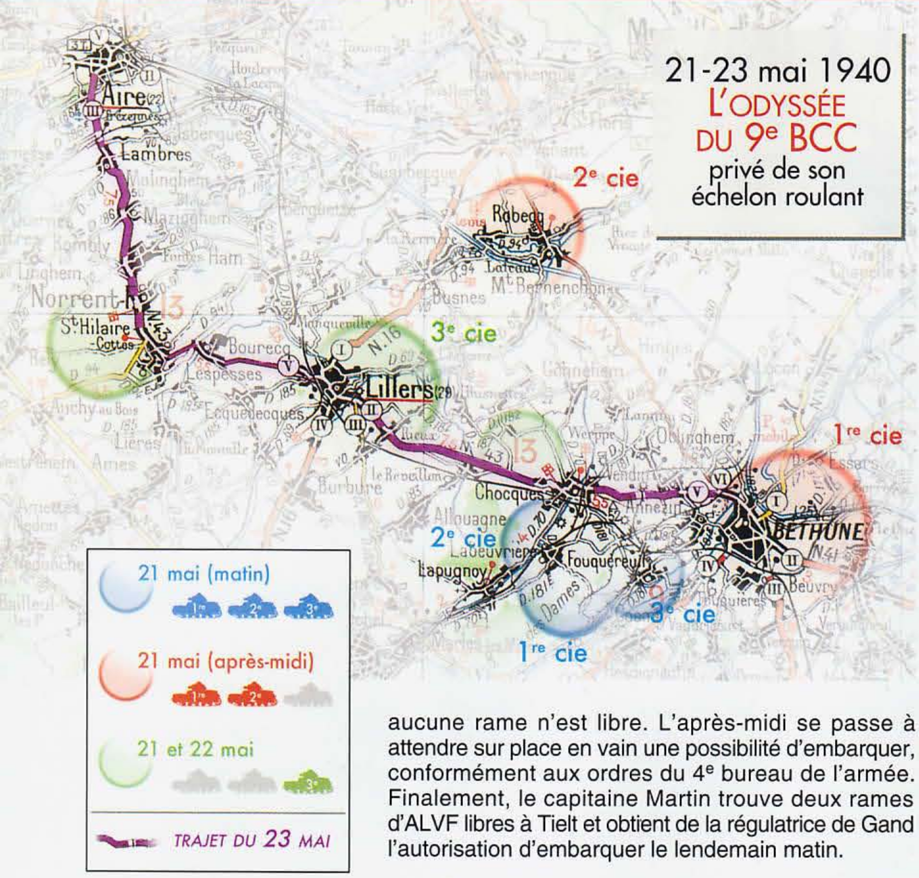
samedi 18 MAI

EN ATTENDANT LE TRAIN

Contre-ordre le samedi, le bataillon est remis à la disposition du GQG et doit être embarqué sur voie ferrée le 18. L'embarquement est prévu initialement dans la matinée en gare d'Eeklo, au nord-ouest de Gand, mais


10-21 mai 1940
L'ODYSSÉE DU 9e BCC
en Belgique et aux Pays-Bas
17 MAI
PAYS-BAS
11 MAI
Essen
Ijzendijke
Kappelen
Merksem
Ostende
20 MAI
Eeklo
Maagd Van Gent
ANVERS
14 MAI
DUNKERQUE
Torhout
Gand
10 MAI
Ypres
BELGIQUE
Saint-Omer
Courtrai
BRUXELLES
Béthune
LILLE
21 MAI
La Bassée
FRANCE
LÉGENDES
trajet VF montant (10-11 mai)
périple sur route (14-19 mai)
trajet VF descendant (20-21 mai)

Infographie d'Antonin Collet © H&C 2007



Infographie de J. Ghys sur fond de la carte Michelin d'époque, du type utilisé par les combattants. DR

aucune rame n'est libre. L'après-midi se passe à attendre sur place en vain une possibilité d'embarquer, conformément aux ordres du 4e bureau de l'armée. Finalement, le capitaine Martin trouve deux rames d'ALVF libres à Tielt et obtient de la régulatrice de Gand l'autorisation d'embarquer le lendemain matin.

dimanche 19 MAI

RETOUR VERS LA FRANCE

Le dimanche 19 mai, le 9e BCC embarque donc finalement à Torhout, et les capitaines reçoivent l'instruction de n'embarquer sur le train que les chars et les véhicules ne pouvant vraiment pas rouler (« *depuis le 11 mai, les chars du bataillon ont effectué 267 km par la route* » témoigne Maurin), la quantité de wagons disponibles étant restreinte.

En fait, tout l'échelon de combat, et même plus, sera embarqué : « *Ce sont finalement 41 chars, 11 chenillettes, 3* [tracteurs] *Somua, 3 VTT, 1 VTO, 1 side et 1 moto qui sont embarqués sur ce train, ainsi que 13 officiers, 232 sous-officiers et chasseurs dont 19 de la CE avec pour destination finale, Saint-Just-en-Chaussée* » (compte-rendu du capitaine Martin du GBC 510).

De son côté, le lieutenant Maurin écrit : « *À 14 heures, tout le monde est embarqué, mais le convoi ne démarre finalement qu'à 17 h. L'état-major du bataillon au complet, toute la CE avec le capitaine Blondelet, mais sans les deux sections de remplacement et quelques chasseurs par compagnie, sont laissés sur le quai ou dans les environs de la gare. Ce groupe doit partir immédiatement par la route et nous attendre à Valhuon), à 7 km au nord de Saint-Pol-sur-Ternoise, dans le Pas-de-Calais* ». Ce point est essentiel, les lieux de destination donnés par les protagonistes diffèrent. Jamais les unités ne se regrouperont entre échelons combattants et sur roues, le retard pris pour quitter la Belgique sera lourd de conséquence pour le 9e BCC.

lundi 20 MAI

UN LONG LUNDI EN CHEMIN DE FER

Le lundi, « *Le convoi doit être arrêté depuis longtemps à notre réveil, nous trouvant probablement entre Menen et Tourcoing. Toujours à l'arrêt, on nous apprend que les Allemands n'étant pas loin, le plus grand nombre des cheminots est parti et il ne reste pratiquement personne pour manœuvrer les aiguillages. Il y en a cependant trois ou quatre plus courageux qui sont restés et ils assureront le service d'une gare à l'autre, en rattrapant le convoi en bicyclette. En contournant la ville par l'ouest, nous parvenons à dépasser Lille puis La Bassée* ».

L'échelon sur roue reprend son mouvement par Abbeville qu'il traverse à 5 heures du matin, et atteint Forges-les-Eaux à 18 h. Il est bombardé sur le parcours à Airaines et Aumale. Il stationne à Thieulloy-l'Abbaye.

mardi 21 MAI

EN SITUATION DE COMBAT

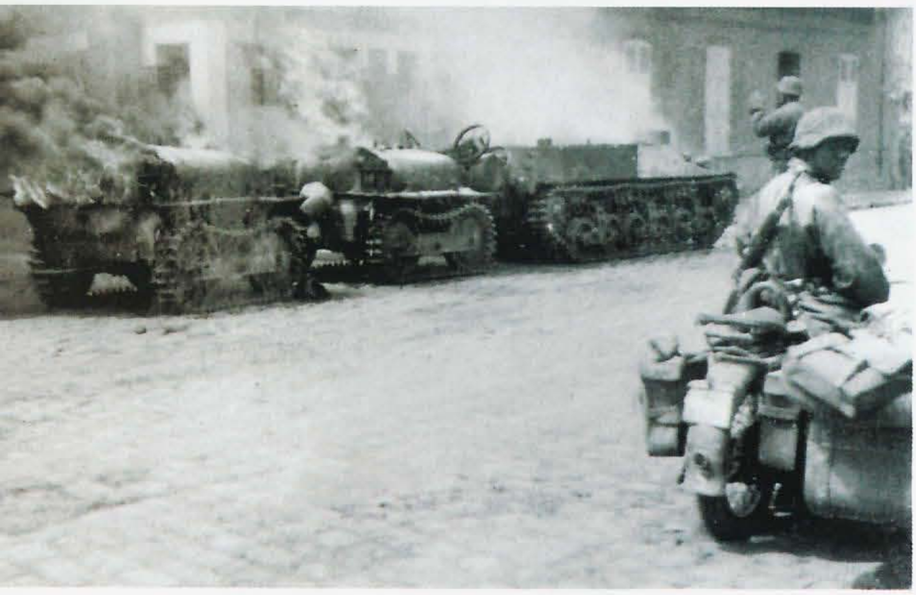
« *En avançant par petites saccades, nous arrivons à Béthune, puis Fouquereuil où on nous laisse entendre qu'il ne faut pas compter aller plus loin (la voie est a priori coupée vers Amiens), les Allemands progressant plus vite que nous. La gare possède un quai en bout, ce qui facilite la mise à terre des chars et des véhicules plus ou moins invalides. Lorsque tous les engins sont débarqués, l'ensemble se dirige vers Lapugnoy, par Labeuvrière, au nord du bois des Dames. La région étant paraît-il infestée d'éléments ennemis, les trois compagnies se répartissent un triangle à défendre. Ma compagnie, la 1re, se trouve au sud du dispositif. La 2e compagnie est à l'ouest entre Choques et Lapugnoy. La 3e à l'est sous Fouquereuil. À 12 h, nous nous retrouvons avec les officiers de la 3e dans un estaminet de Fouquereuil où, pour la première fois, on se sert d'un appareil de TSF acquis par le capitaine Ullmann, qui nous apprend l'évolution bien angoissante de la situation* ».

> À la TSF, les officiers du 9e BCC apprennent l'évolution angoissante de la situation

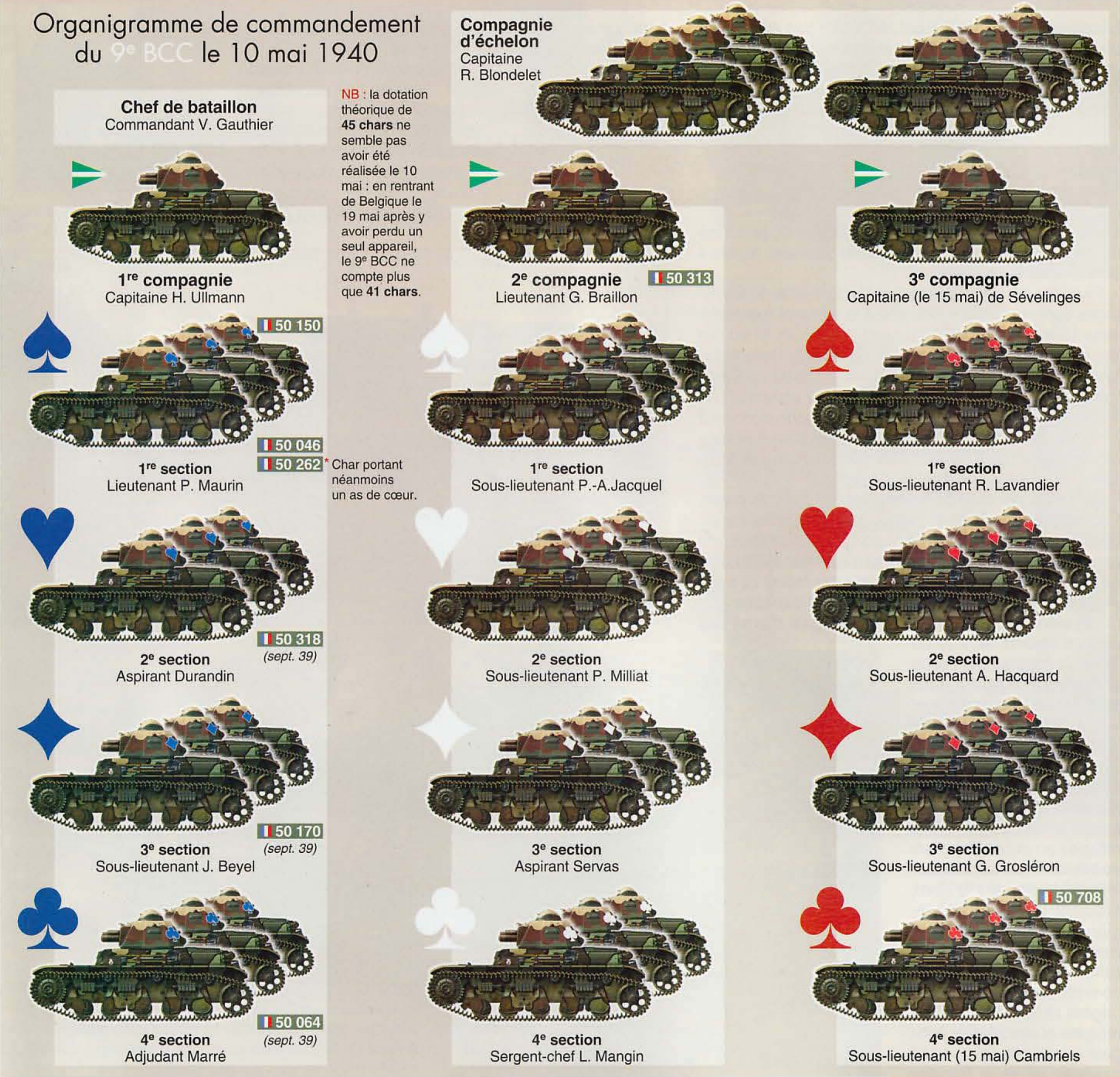
À 15 h, le commandant de la 3e compagnie reçoit *l'ordre de porter son unité à Lillers et de s'y mettre à la disposition du commandant de la 512e compagnie régionale. Arrivée à Lillers à 17 h, c'est le commandant du 92e GRDI (lieutenant-colonel de Boissieu) qui prescrit d'organiser la surveillance sur les routes.* [4e] *section Cambriels à Lillers,* [2e] *section Hacquard à Choques et* [1re] *section Lavandier à Saint-Hilaire-Cottes. À 19 h, la section Hacquard libérée revient à Lillers.* »

À la 1re compagnie, « *l'après-midi se passe près des chars, jusqu'au soir où le capitaine Ullmann* [qui a pris provisoirement le commandement du reste du bataillon, a installé son PC à Béthune et a passé le commandement de sa compagnie au lieutenant Sicard ; la 2e est commandée par le lieutenant Braillon et la 3e, réduite à trois sections, par le capitaine de Sévelinges, nommé le 15 mai à ce grade] *envoie les sections Sautereau et Marré à Bruay-en-Artois, à Nœux-les-Mines, en surveillance d'engins blindés signalés. Chaque compagnie en disperse dans les villages environnants et ce qui reste est regroupé à Béthune, dans le jardin public* [lieutenant Sicard de la 1re compagnie resté en réserve avec les 15 véhicules, les trois chars de la CE, les tracteurs de ravitaillement des trois compagnies et tout le personnel haut-le-pied] *où stationnent déjà des*

Au cours des opérations, le ravitaillement en essence est crucial. Dans les unités mécaniques françaises, cette question a été réglée par la mise en service d'engins chenillés de ravitaillement blindés, suivant les chars au plus près. Voici, le 23 mai dans Saint-Hilaire-Cottes infesté de SS, l'un de ces TRC Lorraine 37 L dont l'attelage double, plutôt inhabituel, répond à une situation d'urgence. La seconde remorque citerne porte le matricule M 40 034. Des deux remorques citernes en feu s'échappe une épaisse fumée. *(Coll. J.-L. Roba)*



Organigramme de commandement du 9e BCC le 10 mai 1940


Compagnie d'échelon
Capitaine
R. Blondelet
Chef de bataillon
Commandant V. Gauthier
1re compagnie
Capitaine H. Ullmann
2e compagnie
Lieutenant G. Braillon
50 313
3e compagnie
Capitaine (le 15 mai) de Sévelinges
50 150
50 046
50 262*
1re section
Lieutenant P. Maurin
1re section
Sous-lieutenant P.-A.Jacquel
1re section
Sous-lieutenant R. Lavandier
50 318
(sept. 39)
2e section
Aspirant Durandin
2e section
Sous-lieutenant P. Milliat
2e section
Sous-lieutenant A. Hacquard
50 170
(sept. 39)
3e section
Sous-lieutenant J. Beyel
3e section
Aspirant Servas
3e section
Sous-lieutenant G. Grosléron
50 708
50 064
(sept. 39)
4e section
Adjudant Marré
4e section
Sergent-chef L. Mangin
4e section
Sous-lieutenant (15 mai) Cambriels

NB : la dotation théorique de **45 chars** ne semble pas avoir été réalisée le 10 mai : en rentrant de Belgique le 19 mai après y avoir perdu un seul appareil, le 9e BCC ne compte plus que **41 chars**.

* Char portant néanmoins un as de cœur.

tirailleurs et du train. Nous disposons les chars dans les bosquets. Le groupement d'armée N°1 commandé par le colonel Pierre Delafosse commandant la défense de Béthune à établi son état-major au comptoir d'escompte de la banque Vernet-Lacroix. » Le capitaine Ullmann y a établi son PC et le sous-lieutenant Grosléron de la 3e compagnie assure la permanence en tant qu'officier de liaison pour le 9e BCC, car il n'a plus de chars dans sa section.

mardi
22
MAI

Ne laisser aucun char à Béthune

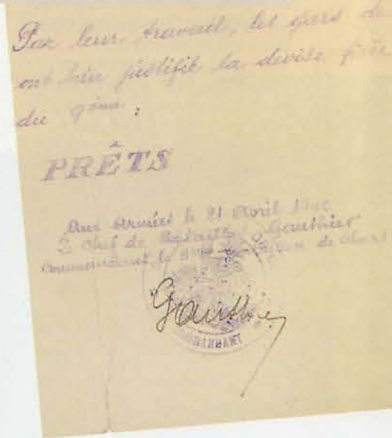
À 4 heures du matin, départ pour le nord de Gisors des échelons sur roues qui apprennent que les chars sont arrêtés à Béthune.

« *Au 22 mai, aucune nouvelle du bataillon qui a fait mouvement par voie de terre* » (de Sévelinges). La 2e compagnie part à 9 heures le matin, pour effectuer une garde de ponts du côté de Robecq, sur le canal de l'Aire à la Lys, à environ 10 km au nord-ouest de Béthune. À 14 h 30, le 22 mai, le commandant de la 3e compagnie reçoit l'ordre suivant du capitaine Ullmann :

« *Capitaine Ullmann à capitaine de Sévelinges : le capitaine de Sévelinges se rendra avec sa compagnie au jardin public de Béthune dès le reçu de cet ordre. Il prendra le commandement des trois compagnies et se rendra à Neuville-Saint-Vaast au nord d'Arras. Mon PC est à Estaires. Ne laissez aucun char à Béthune et ramenez le plus de véhicules. Prévenir la 2e compagnie.* » (de Sévelinges).

« *Le reste de la journée se passe à attendre. Le capitaine* [Ullmann] *vient nous voir tard et nous donne l'ordre de sortir de la ville à la nuit, " tout droit " et de nous joindre à la 3e compagnie qui va revenir à Béthune* » (Maurin).

« *Les sections Marré et Sautereau nous rejoignent à 21 heures, Sicard rassemble la 1re compagnie ainsi que divers véhicules en panne dont nous avons hérités et qu'il faudra traîner, puis nous nous dirigeons vers la sortie ouest. Nous y retrouvons la 3e compagnie qui arrive sur une place où nous nous trouvons et sommes contents de revoir le capitaine de Sévelinges, en qui nous avons confiance. Les bruits les plus contradictoires circulent dans la ville. D'après certains, les Allemands sont à Lillers à 13 km à l'ouest sur la route nationale d'Aire-sur-la-Lys. Sicard et de Sévelinges se consultent sur la conduite à tenir d'autant que le capitaine Ullmann ne paraît plus. La nuit arrivant, il est jugé préférable de sortir de l'agglomération, où l'on risque d'être encerclés. C'est ce que nous faisons et deux kilomètres après sur la route de Lillers, nous nous préparons à passer la nuit. De nombreux civils, venant de*


Par leur travail, les gars du
ont bien justifié la devise fière
du 9ème :

PRÊTS

Aux armées le 21 Avril 1940
Le chef de Bataillon Gauthier
Commandant le 9e Bataillon de Chars

Gauthier

Un ordre du jour du 9e BCC, portant sa devise *Prêts* et la signature du cammandant Gauthier et, ci-contre, l'insigne métallique du bataillon.

Lillers, nous disent qu'ils ont rencontré des Allemands un peu partout, mais on recueille les mêmes renseignements de ceux qui viennent en sens inverse. Dans l'éventualité d'une apparition d'engins blindés, nous devons nous tenir prêts à intervenir contre des chars et introduisons un obus de rupture dans la culasse du canon. Je m'installe dans le mien, enveloppée d'une couverture, car il fait maintenant frais, et donne de brefs coups d'œil dans la lunette de visée, réglés à bonne distance ».

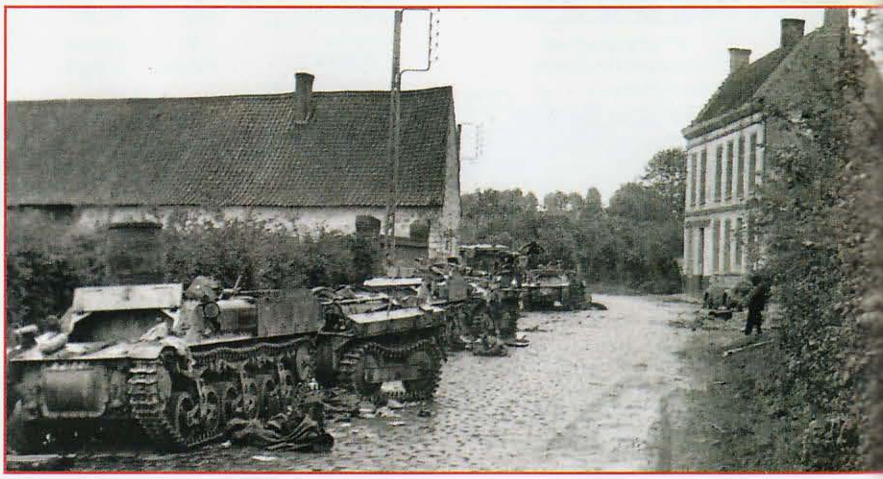
Envisageant l'apparition d'engins blindés ennemis, nos équipages introduisent un obus de rupture dans la culasse du canon

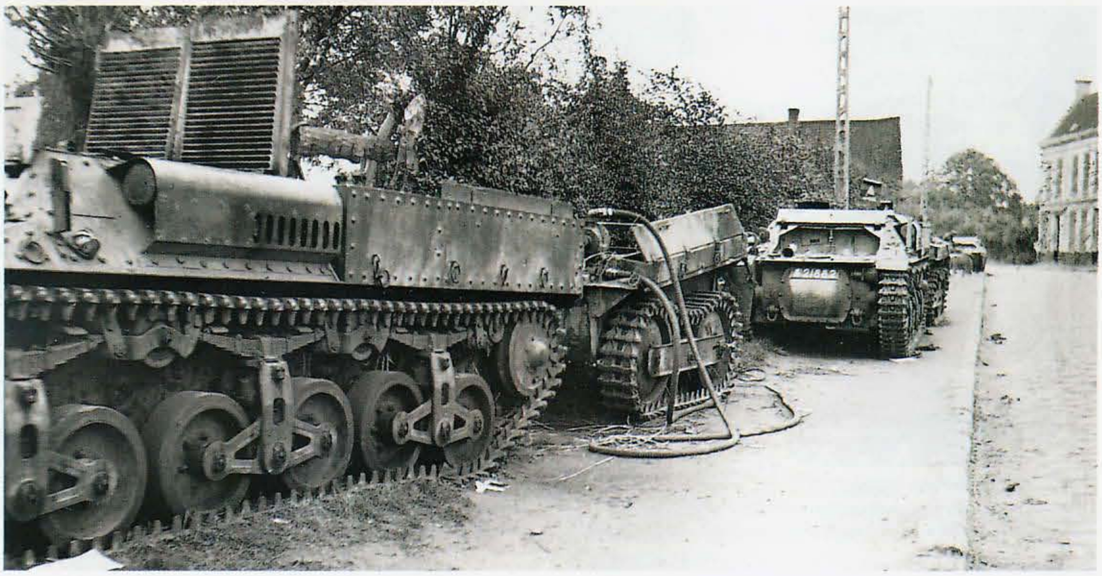
Pendant ce temps, Sicart et le capitaine de Sévelinges sont retournés à Béthune à la recherche du capitaine Ullmann, qu'ils ne trouvent nulle part, ni au jardin, ni au comptoir d'escompte où ils apprennent que l'état-major s'est retiré. Voici le témoignage de de Sévelinges à ce sujet : « *Aucune nouvelle du capitaine Ullmann malgré plusieurs coups de téléphone donnés à Estaires. D'autre part l'état-major, stationné à Béthune, fait savoir qu'il ne faut plus songer à aller à Neuville-Saint-Vaast, les Anglais se repliant.*

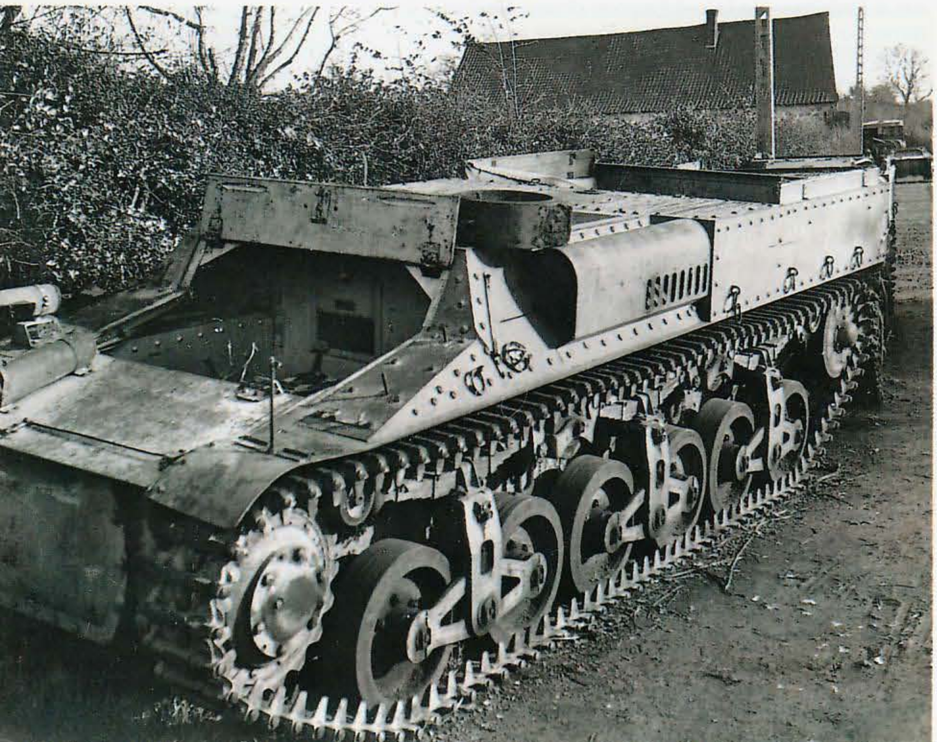
À 21 h 30, par suite du bombardement du jardin public, le commandant de la 3e compagnie donne l'ordre de l'évacuer et de se rendre à la sortie nord de Béthune sur la route de Lillers par où devait arriver la 2e compagnie. Toutefois un motocycliste est laissé là avec ordre de rejoindre à minuit, au cas où le capitaine Ullmann viendrait. À minuit, la 2e compagnie n'avait pas encore rejoint. À 1 h du matin, le commandant de la 3e compagnie rentre dans Béthune pour se renseigner sur la situation. Le PC de l'état-major est abandonné, il est impossible d'avoir une communication téléphonique, il n'y a plus aucune troupe dans Béthune. Des réfugiés au milieu desquels se trouvent des soldats isolés s'enfuient vers le nord, reculant devant les Allemands qui pénètrent dans Béthune par le sud. En retournant à ses chars, le commandant de la 3e compagnie rencontre d'autres réfugiés et des soldats français désarmés, sans casques et sans bandes molletières, qui lui apprennent que les Allemands arrivent de Choques (où la compagnie était passée vers 18 h) et se trouvent à 2 km de la colonne. Décision du commandant de la 3e compagnie : " essayer de se dégager en remontant sur Hazebrouck " [qui d'après les renseignements du matin était dégagée].

Dans l'ordre de mouvement suivant : la 1re compagnie [13 chars] *marchera en colon-*

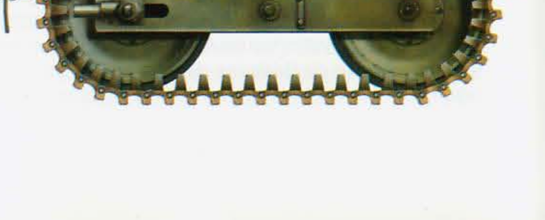
À la sortie nord (→ page 24), le char 🇫🇷 50 142. *(Coll. R. Potié)*

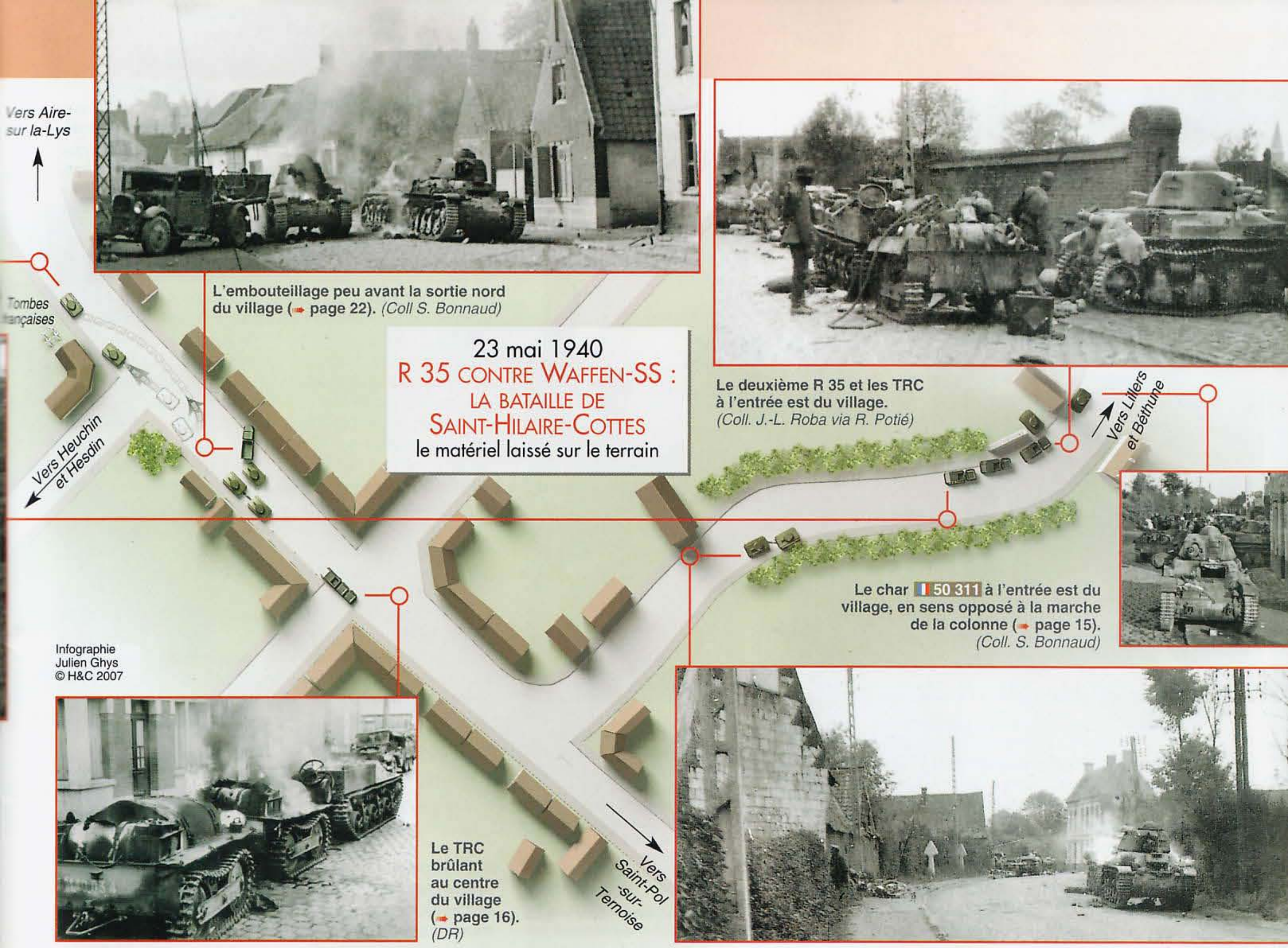






Une colonne de trois tracteurs de ravitaillement de chars Lorraine 37 L a fini sa route peu après l'entrée est du village. Celui du centre, seul définitivement identifié *(ci-dessus)*, **est le 🇫🇷 21 882 . Celui de tête** *(ci-contre)*, **qui présente une surélévation du caisson arrière, pourrait être, sous toutes réserves, le 🇫🇷 21 881 . Quant à celui du fond, il s'agit d'un tracteur d'une série ultérieure, plus couramment rencontrée, le 🇫🇷 M 4 3 .**
(Coll. R. Potié sauf photo ci-dessus : coll. S. Bonnaud)





23 mai 1940
R 35 CONTRE WAFFEN-SS : LA BATAILLE DE SAINT-HILAIRE-COTTES

le matériel laissé sur le terrain

L'embouteillage peu avant la sortie nord du village (➡ page 22). *(Coll S. Bonnaud)*

Le deuxième R 35 et les TRC à l'entrée est du village. *(Coll. J.-L. Roba via R. Potié)*

Le char 50 311 à l'entrée est du village, en sens opposé à la marche de la colonne (➡ page 15). *(Coll. S. Bonnaud)*

Le TRC brûlant au centre du village (➡ page 16). *(DR)*

Infographie
Julien Ghys
© H&C 2007

ne à gauche de la route avec les trois chars de la CE derrière. La 3^e^ compagnie [7 chars] *marchera en colonne à droite de la route avec les trois chars du 22^e^ BCC derrière. Les tracteurs de ravitaillement* [6 ou 7] *et les véhicules autos, marcheront au milieu du dispositif. Le commandant de la 3^e^ compagnie et le lieutenant Sicard marcheront en tête, entre les chars de tête, dans le VTT. Le sergent Maurice restera en queue avec sa moto (la seule disponible) et viendra rendre compte de tout incident survenu en cours de marche. Départ le 23 mai à 2 heures. Armez vos canons et approvisionnez les mitrailleuses ».*

La défense de la ville, aux entrées, était assurée par les artilleurs avec des pièces de 75. Mais ces derniers n'y sont plus, la ville paraît déserte, son silence inquiétant.

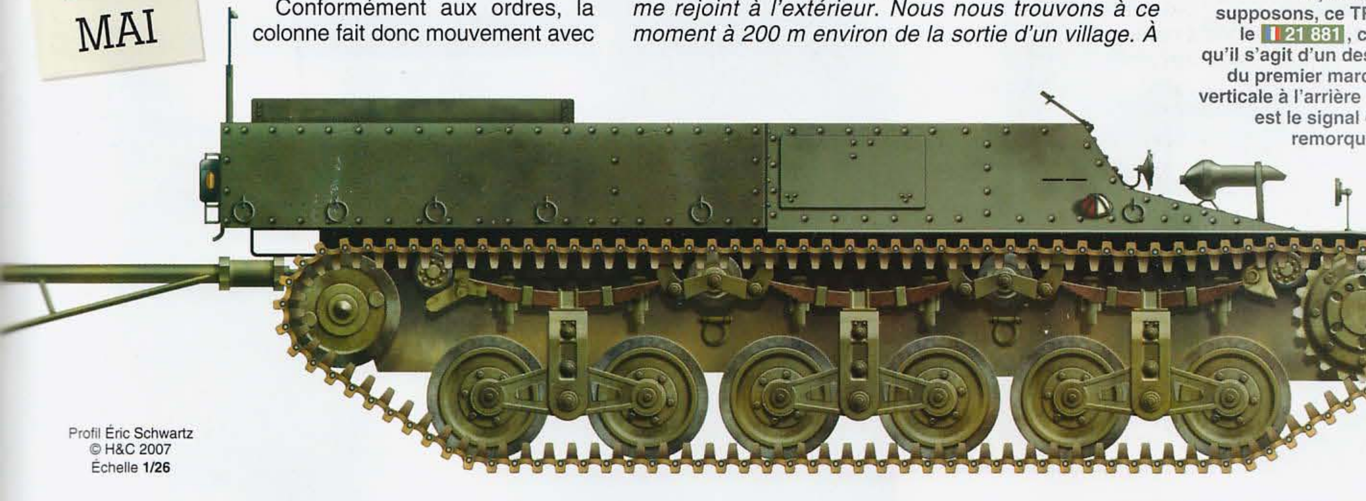
jeudi
23
MAI

La bataille sur la route

Conformément aux ordres, la colonne fait donc mouvement avec comme axe de progression, Choques, Lillers, Bourecq, Saint-Hilaire-Cottes, Norrent-Fontes, Mazinghem, Lambres, Aire-sur-la-Lys. Les Allemands sont partout et ce trajet est périlleux. Voici le témoignage du sergent Paillard de Chenay qui pense d'ailleurs être — à tort, nous le verrons — l'avant-dernier char de la colonne.

« *Le char R 35 n° 50 708, du sergent Paillard de Chenay de la 3^e^ compagnie, piloté par le chasseur Carbonnel, est l'avant-dernier de la colonne, précédé du char du sous-lieutenant Cambriels, chef de section et suivi du char du caporal Evrard. Vers 4 h du matin le 23 mai, la colonne qui s'arrête fréquemment, stoppe, puis se remet en route. Lorsque Carbonnel veut remettre en route, le moteur refuse de démarrer. Les jauges d'essence indique les réservoirs vides. Un robinet d'essence qui fuit est sans doute le motif de cette pénurie. Pensant que les chenillettes de ravitaillement suivent, je descends sur la route et fais signe au char suivant de nous doubler (celui d'Evrard). Carbonnel me rejoint à l'extérieur. Nous nous trouvons à ce moment à 200 m environ de la sortie d'un village. À*

À une cinquantaine de mètres devant le groupe des trois TRC, rangé de l'autre côté de la nationale 43, deux R 35 ont été atteints. *(Coll. R. Potié)*

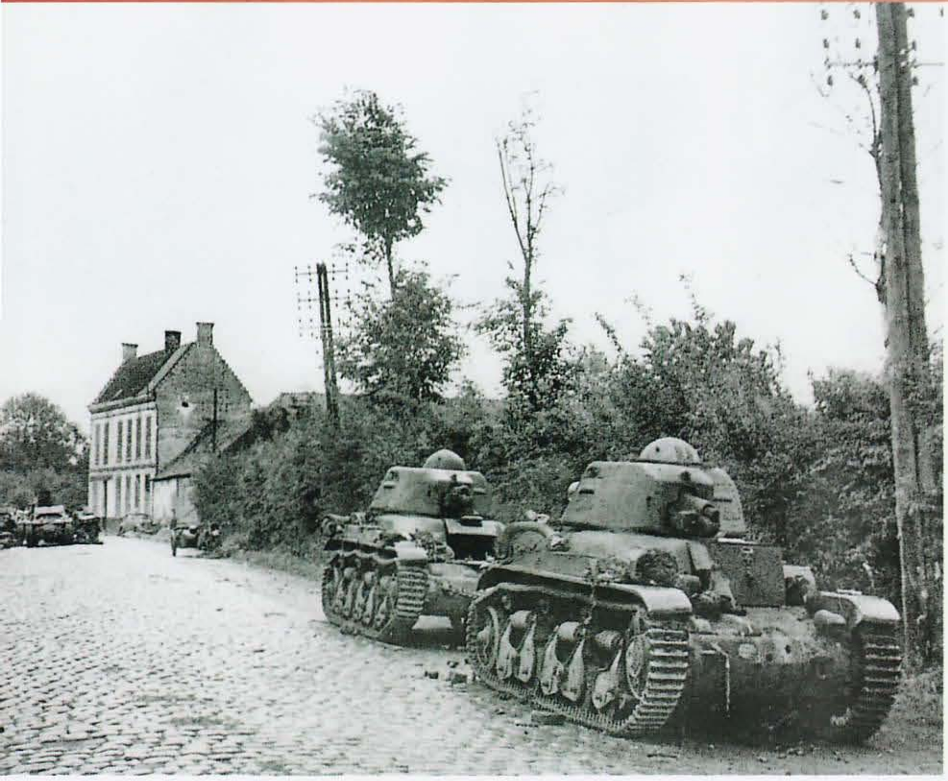


TRACTEUR DE RAVITAILLEMENT DE CHAR LORRAINE 37 L DU 9^e^ BCC

Ce profil est tiré de la photographie page ci-contre, montrant le TRC muni de la surélévation du compartiment arrière, réalisée en planches de bois. Cette modification de fortune semble propre au 9^e^ BCC.

Si, comme nous le supposons, ce TRC est bien le 21 881, cela signifie qu'il s'agit d'un des véhicules du premier marché. La tige verticale à l'arrière du tracteur est le signal de prise en remorque, vu sur la tranche.

Profil Éric Schwartz
© H&C 2007
Échelle 1/26



Au centre de Saint-Hilaire-Cottes, ces deux R 35 attelés par chaîne témoignent d'un cas très fréquent d'appareils tombés en panne pour raisons diverses et que l'on espère, jusqu'au bout, pouvoir sauver.
(Coll. R. Potié)

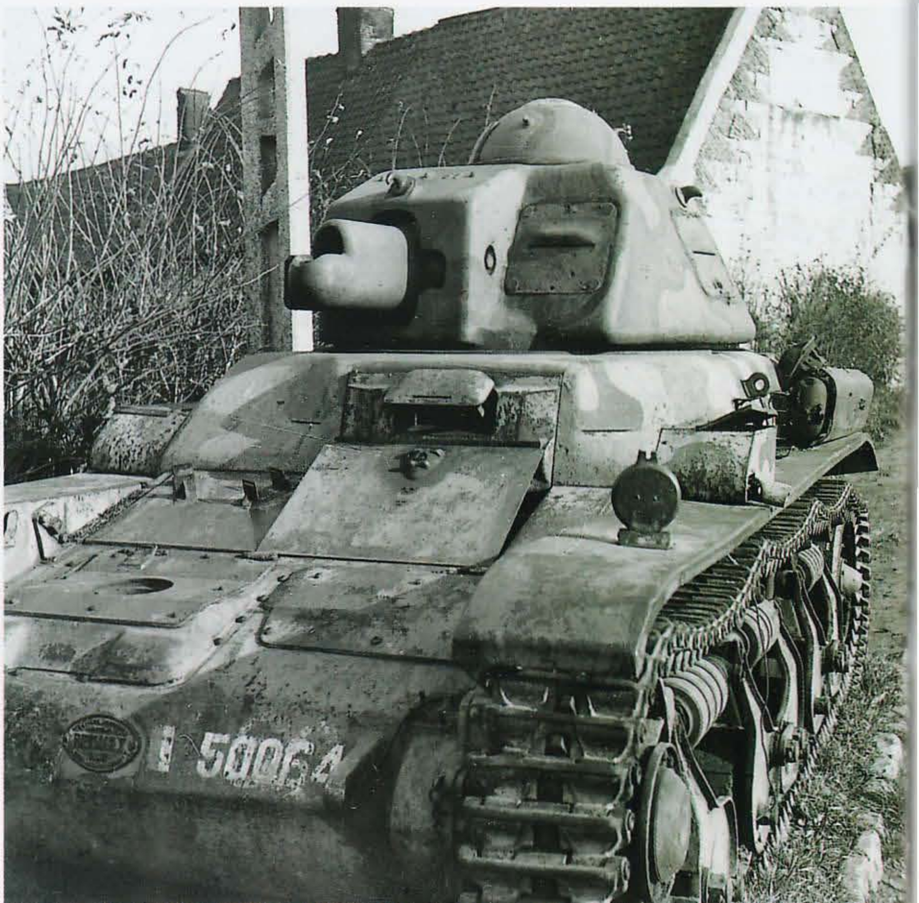
gauche, un champ surélevé par rapport à la route de quelques dizaines de centimètres. Devant nous, la route avec un virage à 100 m. Carbonnel et moi attendons le ravitaillement quand soudain, venant du champ, des rafales de mitraillettes claquent. Les balles s'écrasent autour de nous et même entre nous. Carbonnel aussitôt saute à l'intérieur du char par la porte avant tandis que je me jette sous le char (y monter par la porte de tourelle est trop risqué). Un fort groupe d'Allemands qui est couché dans le champ fait un bond dans notre direction, j'en compte une vingtaine. Tirant au travers du train de roulement, je lâche plusieurs coups de pistolet qui font hésiter les Allemands. Carbonnel pendant ce temps met la tourelle en position de tir. Un groupe d'Allemands alors se replie sur un bosquet situé au bout du champ. Sur ces entrefaites, deux agents de liaison des 1re et 3e compagnies, arrivent en bicyclette par la route. Salués par plusieurs rafales, ils sautent de leur machine et viennent se mettre à l'abri du char. J'en profite pour sortir de dessous le char et je continue de tirer au pistolet.

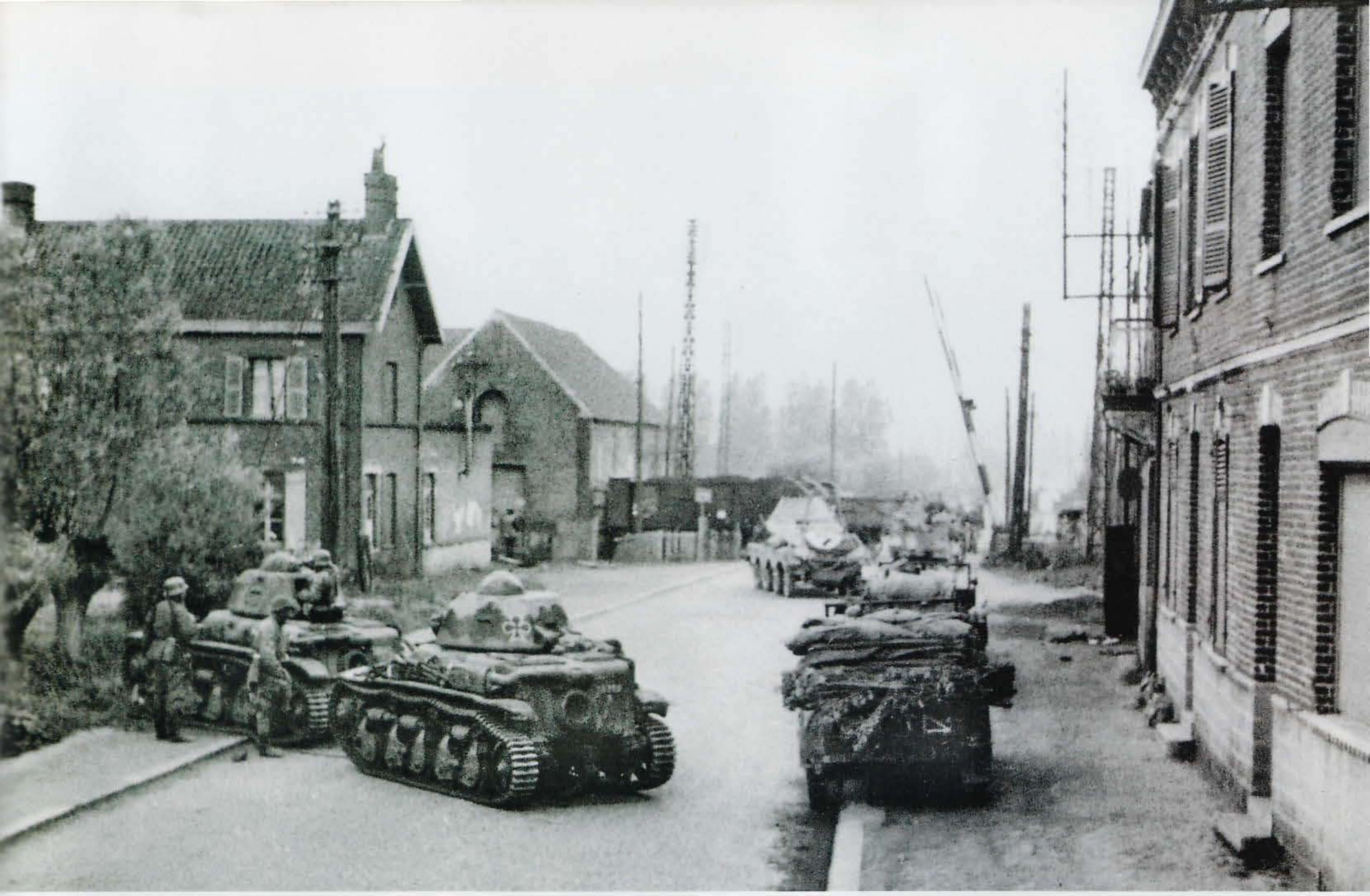
Une accalmie se produit que je mets à profit pour faire une reconnaissance dans le fossé. Je me trouve face à face avec un Allemand qui, surpris, n'a pas le temps de faire usage de son arme, je lui loge une balle dans la tête. À ce moment débouche du village un char français. C'est celui du caporal-chef Pradeau de la 3e compagnie. Il remorque une voiture de tourisme dans laquelle se trouvent les caporaux-chefs et caporaux dépanneurs Couvreux, Auzenot et Jolly. Je fais signe au char de s'arrêter. Les Allemands tirent sur la voiture d'où les dépanneurs peuvent sortir indemnes. Pendant ce temps, Carbonnel tente en vain d'utiliser la mitrailleuse Reibel de bord, malheureusement enrayée. Je mets le caporal-chef Pradeau au courant de la situation et lui désigne la direction de l'ennemi qui prudemment, devant l'arrivée de ce renfort, cesse le feu. Pradeau commence à tirer à la mitrailleuse. Je ne sais avec quel résultat, les Allemands se cachant bien. Pendant ce temps, j'organise la défense : le parc à droite me semblant menaçant, j'y installe trois dépanneurs, puis remonte dans mon char. Malgré deux démontages, je ne peux remettre la mitrailleuse en état, défaut d'alimentation, ressort du bec probablement brisé. Le temps pressant, j'approvisionne le canon de 37 mm et, sur les Allemands allongés dans l'herbe haute, mais que leur boîtes à gaz trahissent, avec six ou sept obus, je fais une dizaine de victimes. Les survivants, s'il y en a encore, se terrent. Pradeau me demande des ordres, je lui dis de me prendre en remorque et de continuer de l'avant pour tenter de rejoindre la compagnie. Je redescends de char, fait monter dans chaque char un dépanneur (les caporaux Couvreux et Auzenot), mais faute de place ne peut embarquer les autres. Je remets à Jolly un chargeur de mon pistolet, j'accroche mon char à celui de Pradeau et nous reprenons la route direction nord-ouest. Pradeau conserve sa tourelle en chasse, je mets la mienne en retraite. Nous pouvons ainsi parcourir plusieurs kilomètres. Les Allemands installés de chaque côté de la route nous saluent d'un feu violent de fusils, d'armes automatiques et de grenades. La présence sur le bord de la route et dans les agglomérations traversées de nombreux réfugiés ne nous permettent guère de répondre à ce tir. Vers la fin du parcours, nous doublons une colonne de camions arrêtés sur le bord de la route. Ma position de retraite me fait remarquer trop tard que nous avons affaire à des camions allemands désertés par leurs occupants. J'ai à peine le temps d'expédier un obus que déjà le coude de la route me masque cette cible facile. L'un remorquant l'autre, les deux chars arrivent ainsi sans mal dans un petit village, Saint-Hilaire-Cottes [Lambres en réalité][1].

De chaque côté de la rue, des maisons bordées par des jardinets. À 200 m environ de l'entrée du bourg, le passage à niveau d'une voie ferrée, étroitement serrée entre les maisons. Pradeau m'a dit par la suite qu'en arrivant à proximité de ce passage, il vit un wagon de marchandises émergeant d'entre les maisons, rouler doucement et s'immobiliser au milieu de la rue. Devant cet obstacle, les deux chars s'immobilisent. Alentour tout est calme. De char à char une discussion s'élève. Pradeau annonce qu'il ne lui reste plus qu'une dizaine de litres d'essence et qu'il vaut mieux abandonner les chars. Je fais remarquer que nous pouvons encore résister à une prochaine attaque. Pradeau n'en tient pas compte et sort de son char, imité par son mécanicien et son passager. Mon mécanicien Carbonnel n'étant plus d'aucune utilité, je lui dis de rejoindre des secours si possible et qu'en les attendant, je tenterai de résis-

Les deux R 35 accrochés l'un à l'autre, tourelle en chasse pour celui de tête, tourelle en retraite pour le second

Après le combat, le R 35 50 064 a été déplacé par les Allemands de l'autre côté de la chaussée. Il s'agit du char remorqué visible au second plan de la photo ci-dessus. Il était affecté à la 1re compagnie du 9e BCC, mais l'absence de canon laisse supposer qu'il a été versé à la compagnie d'échelon.
(Coll. R. Potié)

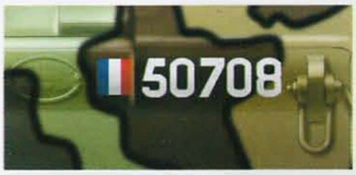




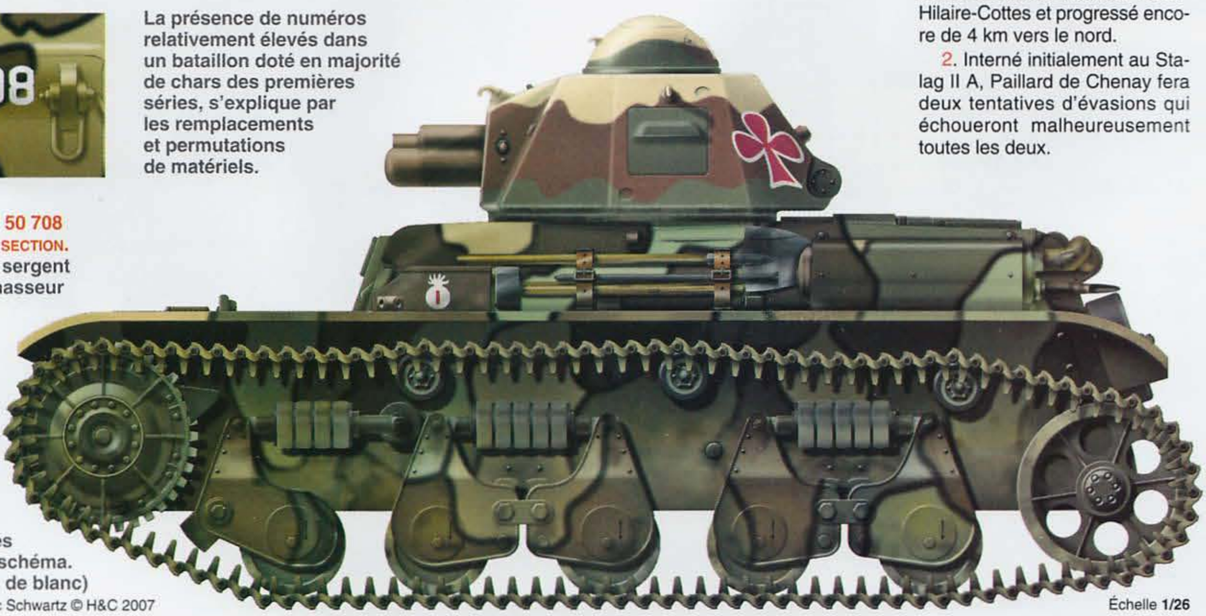
À Lambres, à 4 km au nord de Saint-Hilaire-Cottes en direction d'Aire-sur-la Lys, ces chars Renault R 35 attelés par chaîne sont celui du caporal-chef Pradeau (numéro inconnu) remorquant celui du sergent Paillard de Chenay, le 50 708. Des Waffen-SS examinent les deux appareils qui barrent la route nationale 43. Au fond, le passage à niveau de la voie ferrée de desserte locale. *(Coll. R. Potié)*

ter le plus longtemps possible. Couvreux, qui est dans mon char et me gêne beaucoup, sort également. À peine dehors, ils sont pris à partie par des tireurs invisibles, mais réussissent à se glisser dans les jardins environnants. Pendant ce temps, je m'enferme dans le char. Après quelques minutes de tranquillité, un regard jeté par l'arrière du char découvre un fort groupe d'Allemands (environ une cinquantaine qui débouche par la route). Immédiatement je tourne la tourelle et expédie un obus : malheureusement les assaillants se sont mis à l'abri en voyant mon mouvement. Au même instant, par la fente arrière, je vois des Allemands qui sortent des maisons et foncent sur le char. Aussi rapidement que je peux, je change la direction de mes armes. J'entends alors derrière moi un bruit de course et des coups violents sont frappés contre la tourelle. Des Allemands montent même sur l'arrière du char. La résistance devenant impossible, j'ouvre la porte du moteur, démolis la magnéto à coup de clef, ne peut réussir à endommager sérieusement le carburateur, enlève le ressort de rappel de la mitrailleuse et le jette dans le moteur, mais le marteau du canon résiste à mes coups. Puis, je sors du char. Les Allemands (des SS) me frappent, puis me mettent le dos au mur. Un officier survient, les empêchant de me fusiller. [2]

Mais d'autres chars du 9e BCC et de la CE du 22e suivent celui du sergent Paillard de Chenay. Voici le témoignage du sous-lieutenant Lavandier, lui aussi de la 3e compagnie : « *Quelques kilomètres après la sortie de Béthune, mon char a une panne. Réparation puis nouveau départ. Je rejoins une camionnette récupérée transportant du personnel (agents de transmissions, dépanneurs) et du carburant, tombée en panne. Je la remorque, puis mon char a une nouvelle panne de carburateur. Pendant ces réparations, j'ai perdu contact avec la colonne. L'ennemi s'infiltre de part et d'autre*



La présence de numéros relativement élevés dans un bataillon doté en majorité de chars des premières séries, s'explique par les remplacements et permutations de matériels.



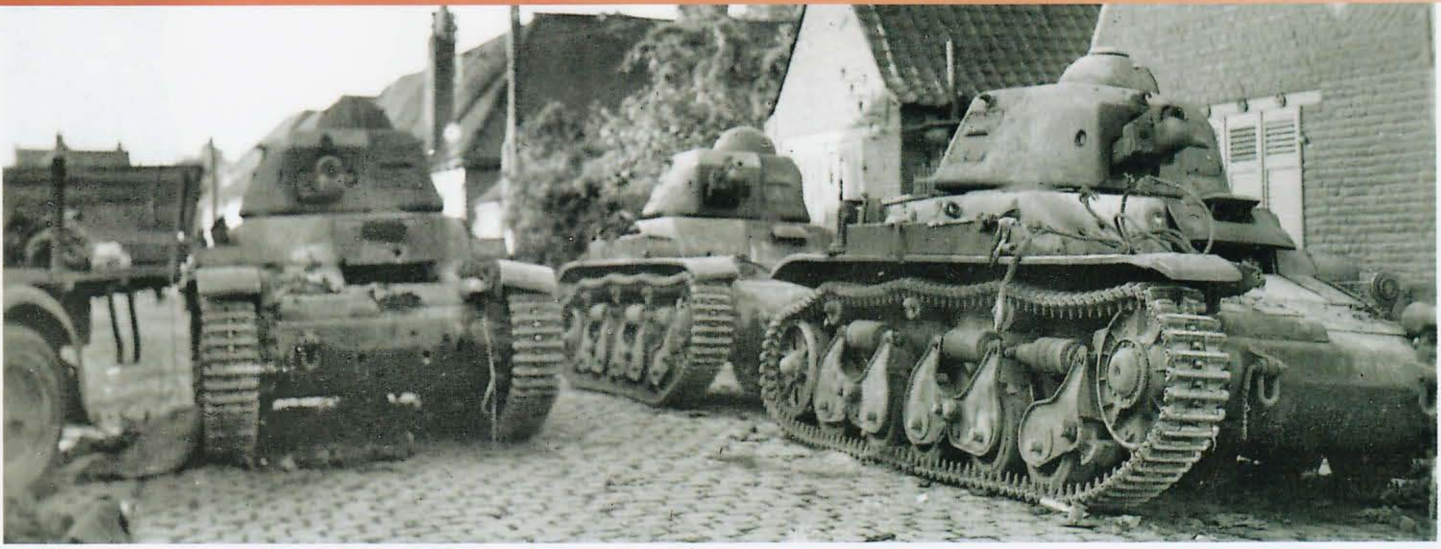
CHAR LÉGER RENAULT R 35 N° 50 708 DU 9e BCC, 3e COMPAGNIE, 4e SECTION. **Le numéro de l'appareil du sergent Paillard de Chenay et du chasseur Carbonnel, indistinct sur le document ci-dessus, nous est connu grâce au témoignage très précis du chef de char. Comme à l'accoutumée, le camouflage est d'un style différent entre la caisse et la tourelle. Et, sur celle-ci, le remplacement des diascopes par les épiscopes a créé une rupture dans le schéma. Les as sont rouges (liserés de blanc) à la 3e compagnie.** Profil Éric Schwartz © H&C 2007

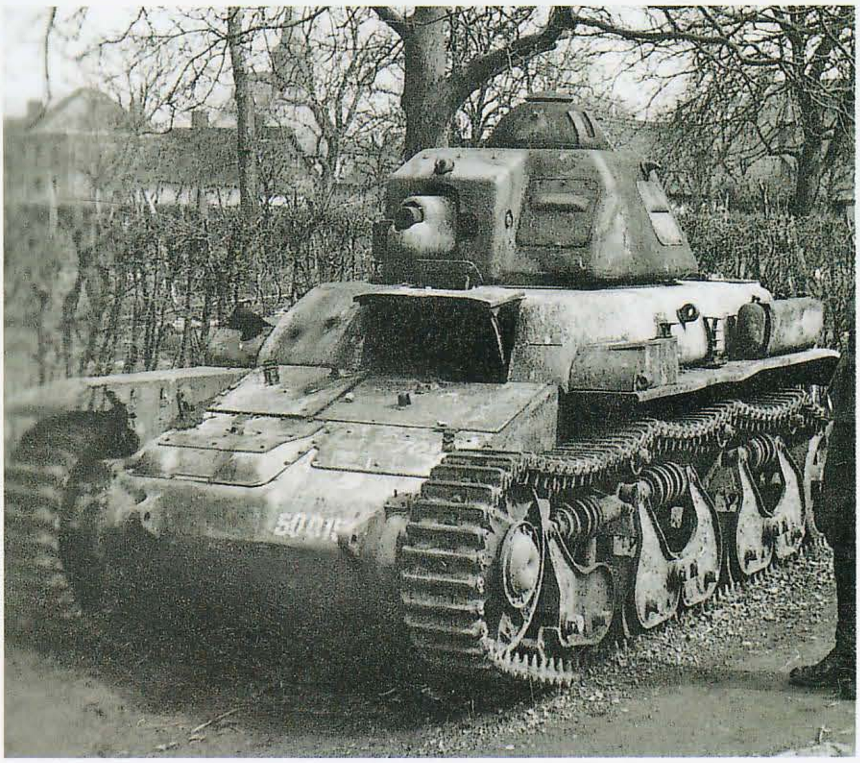
Échelle 1/26

NOTES

[1] Comme en atteste la photo ci-dessus qui correspond exactement aux lieux décrits. Les deux chars ont donc traversé Saint-Hilaire-Cottes et progressé encore de 4 km vers le nord.

[2] Interné initialement au Stalag II A, Paillard de Chenay fera deux tentatives d'évasions qui échoueront malheureusement toutes les deux.



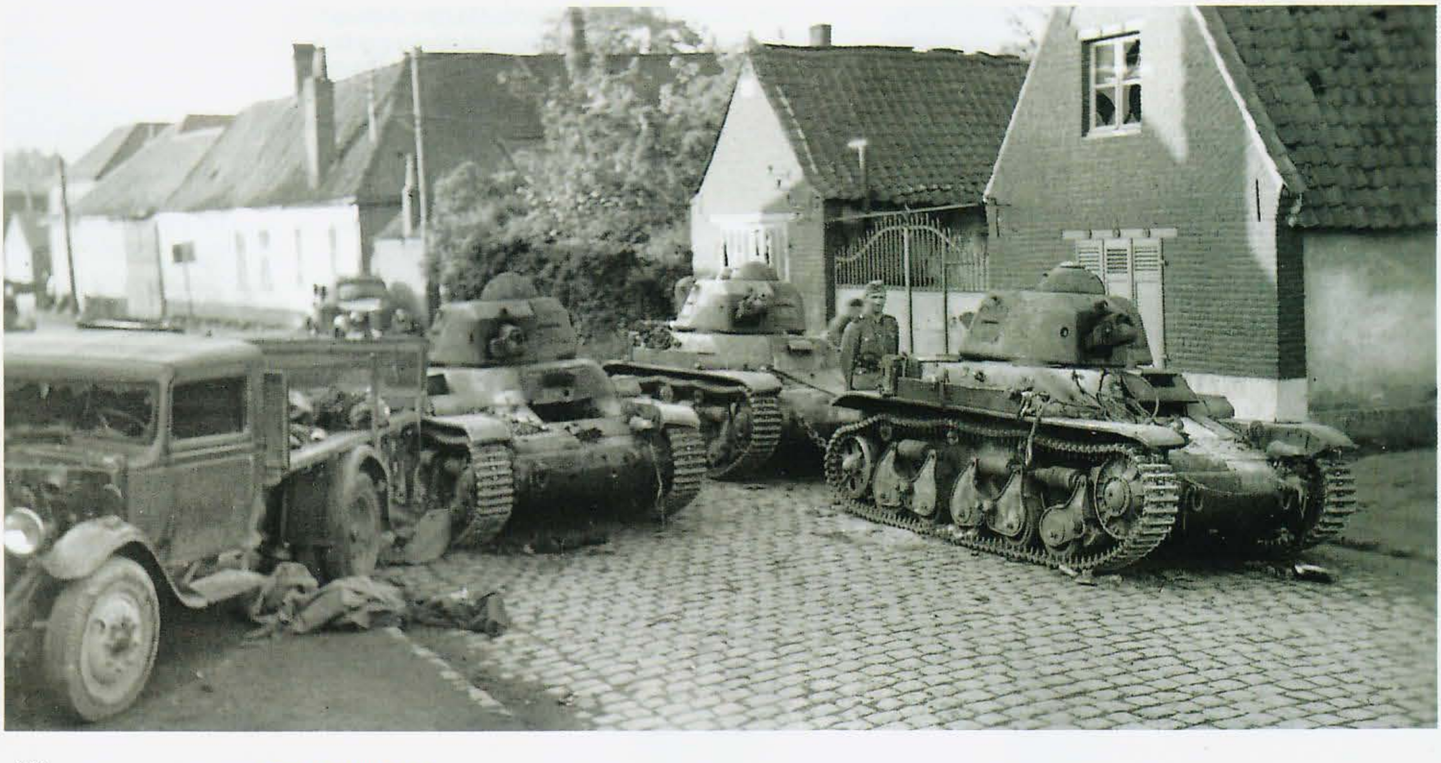


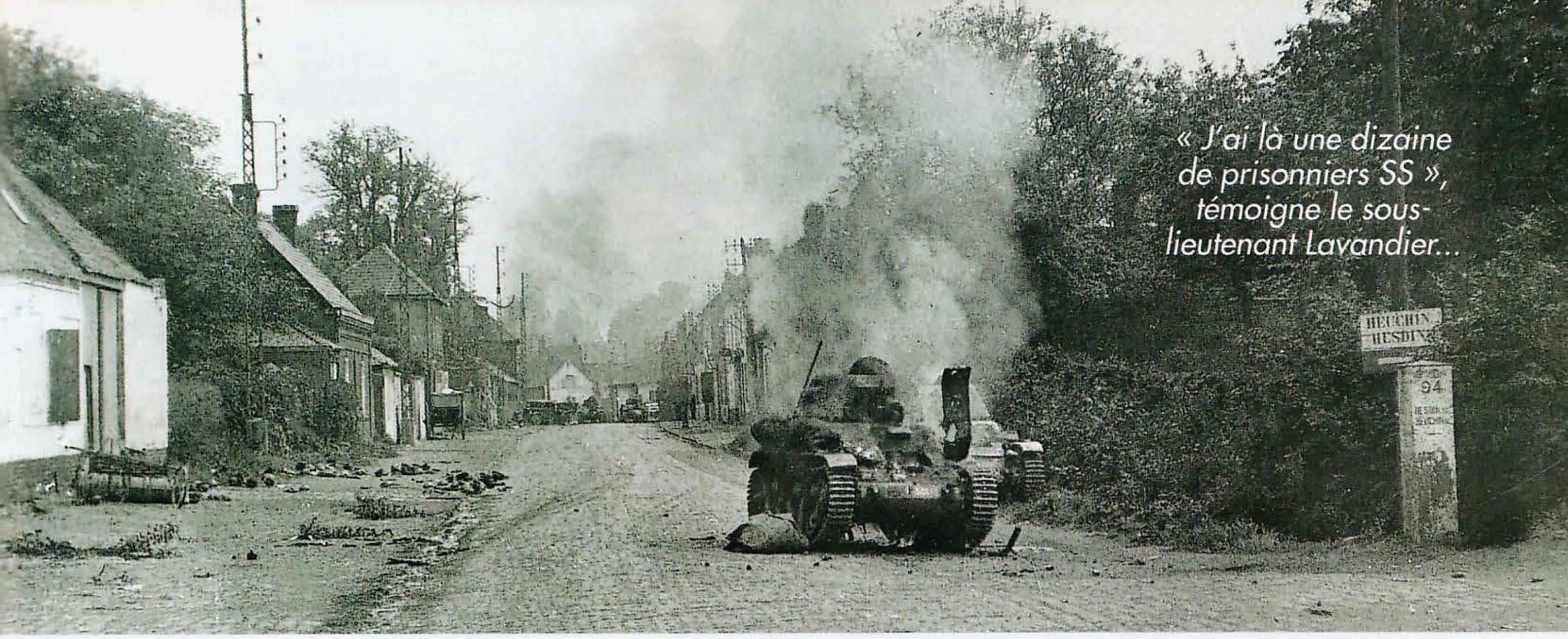
de la route et nous prend à partie. Par une action rapidement menée, nous forçons le passage, faisant deux prisonniers et prenant deux mitrailleuses lourdes. La progression continue. Je rejoins le groupe de tracteurs de ravitaillement (adjudant Gachet) arrêté. Je descends et nous sommes pris à partie par l'ennemi, embusqué dans les fourrés sur la gauche de la route. Je m'y dirige en char, attaquant à la mitrailleuse l'ennemi qui lâche pied. Je ramène un groupe de prisonniers, dont plusieurs blessés que je fais panser. J'ai là une dizaine de prisonniers SS de la division[3] *"Germania". J'en laisse plusieurs à l'adjudant Gachet, à qui je donne l'ordre de progresser derrière moi. Les mitrailleuses capturées sont montées sur une chenillette. Je reprends à la remorque la camionnette pilotée par le chasseur Hubert, sur laquelle ont pris place plusieurs chasseurs et plusieurs prisonniers. Je traverse Lillers, Norrent-Fontes* [après Saint-Hilaire-Cottes donc] *sans incident. Un peu plus loin, sur un chemin rejoignant à gauche*

---

[3] En réalité, le régiment Germania de la SS-Verfügungs Division.

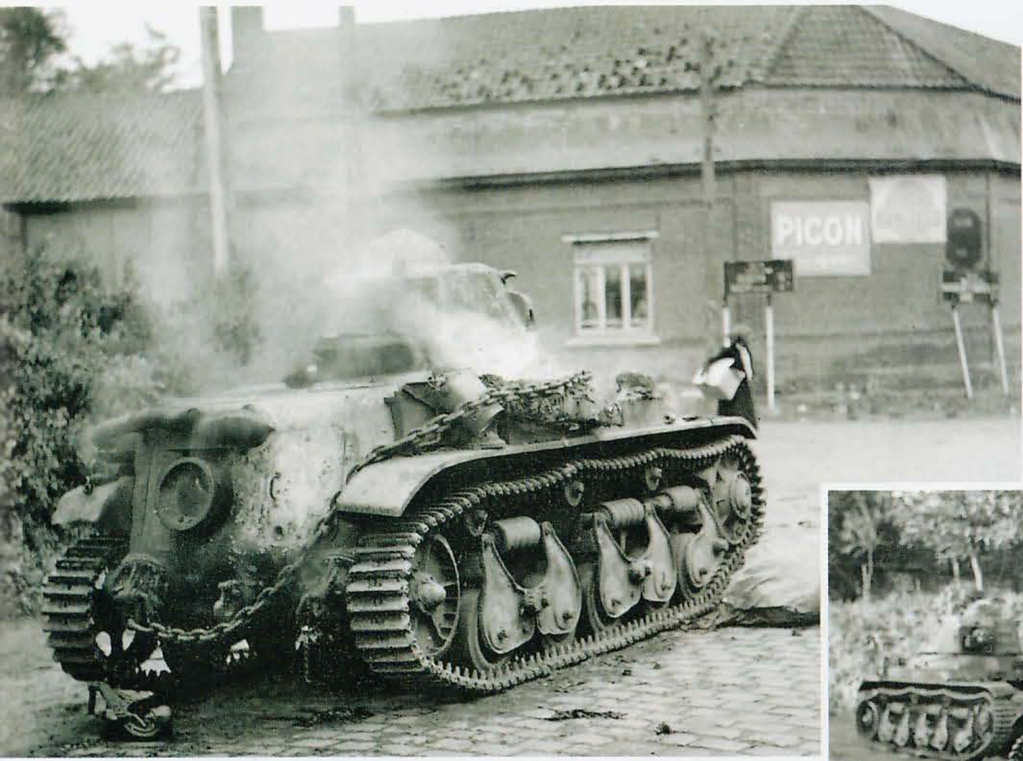
Peu avant la sortie nord du village, sous le feu ennemi, un embouteillage s'est créé avec trois chars R 35 du 9e BCC et un camion léger Citroën. Un seul des trois appareils est, à ce jour, identifié : le 50 015 de la 1re compagnie du 9e BCC, qui a pris en remorque l'un de ses congénères. Après les combats, la route est dégagée par les Allemands et les chars placés sur les trottoirs.
(Coll. S. Bonnaud et R. Potié)

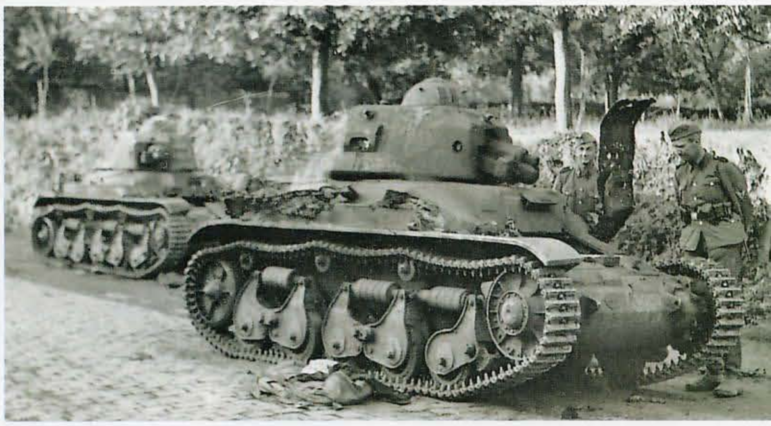


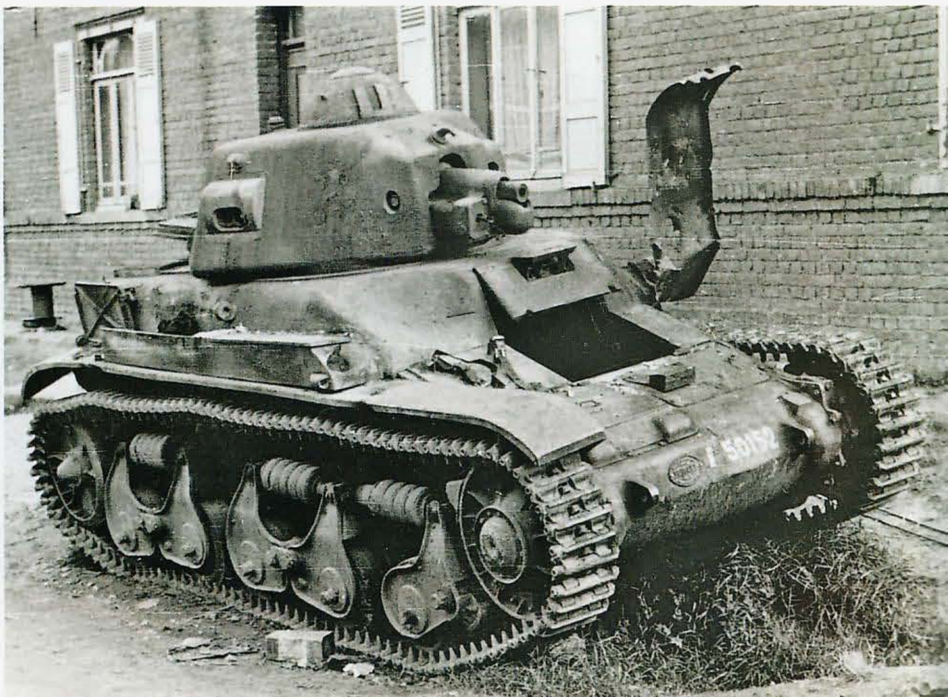


« J'ai là une dizaine de prisonniers SS », témoigne le sous-lieutenant Lavandier...

Appartenant au 22e BCC, le char 50 152 est atteint par des pièces de PaK en pleine rue et brûle au milieu de la chaussée, juste avant le débouché de la départementale 94 menant à Heuchin et Hesdin. Quelques jours plus tard, il sera déplacé par les Allemands, avancé vers la sortie nord menant à Aire-sur-la-Lys, et mis sur le bas-côté d'une maison en briques, comme le montre la photo ci-dessous. Détail notable, la tourelle de ce char porte encore les vieux diascopes Chrétien, et non pas les nouveaux épiscopes plats, qui sont devenus la règle pour les plupart des appareils. Derrière ce char, le jour du combat, on distingue un autre R 35. Il s'agit du 50 142 qui sera déplacé après les combats, à la sortie est du village.
(Coll. S. Bonnaud et R. Potié)



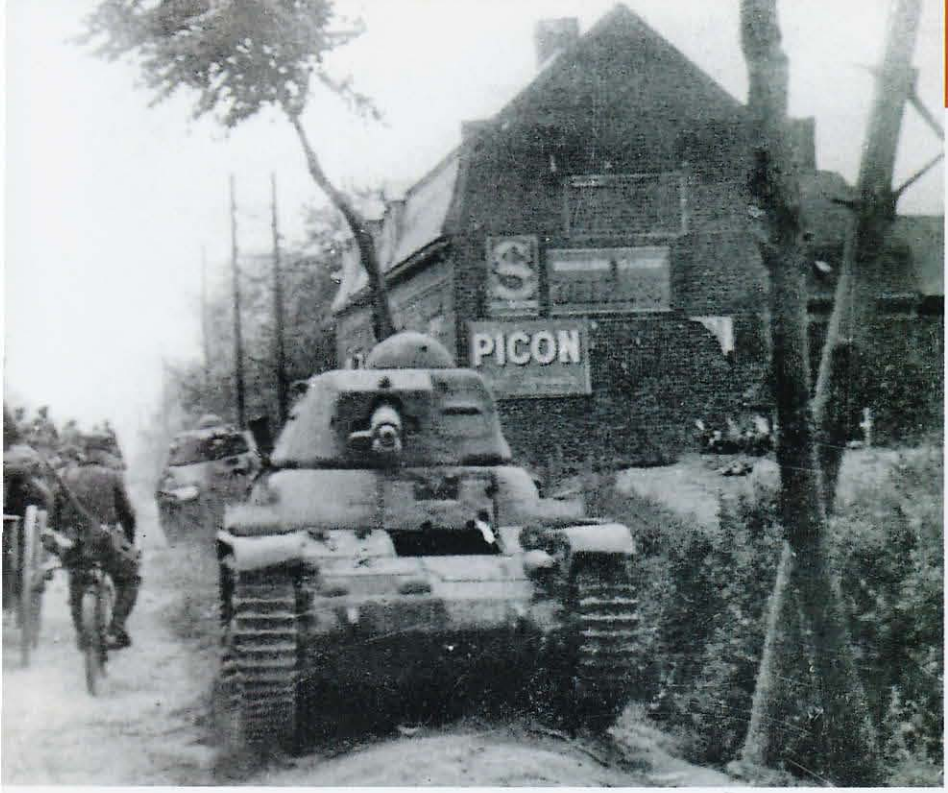




la route, stationne une colonne motocycliste ennemie, qui, surprise, ne peut réagir. J'ouvre le feu au canon et à la mitrailleuse, et, la colonne détruite, je reprends la progression, il est 7 h. Plus loin, à l'entrée d'un village dont j'ignore le nom [Mazinghem ou Lambres]*, la route fait un coude brusque et se trouve barrée par un obstacle antichar. Un premier coup d'antichar pénètre à hauteur du différentiel et m'immobilise. Mon mécanicien, le chasseur Pierre Caron, atteint par des éclats, ouvre le volet avant et sort précipitamment. Je riposte au canon. Un deuxième obus pénètre et enflamme l'essence qui jaillit de la pompe. Je dois abandonner l'appareil en flammes. La lutte se poursuit à terre. Nous tirons au pistolet. Le chasseur Carron, blessé, reste à terre. Profitant d'une accalmie, nous pouvons gagner un abri. Caron sera à nouveau blessé par un ennemi, qui, presque à bout portant, lui tire un coup de revolver. Le chasseur Hubert est, lui aussi, affalé sur son siège. Avec quatre hommes, je peux gagner un bois, espérant échapper à l'ennemi et regagner plus loin la route. Mais poursuivis et cernés, sans munitions, à midi, nous serons faits prisonniers ».*

Enfin, voici le récit du sergent Bordenave, de la section échelon de la 3e compagnie qui se retrouve bloqué lui, peu après, dans Saint-Hilaire-Cottes et qui scelle le tragique destin de l'arrière-garde de la colonne :

« *Vers 4 h du matin, nous arrivons dans Saint-Hilai-*



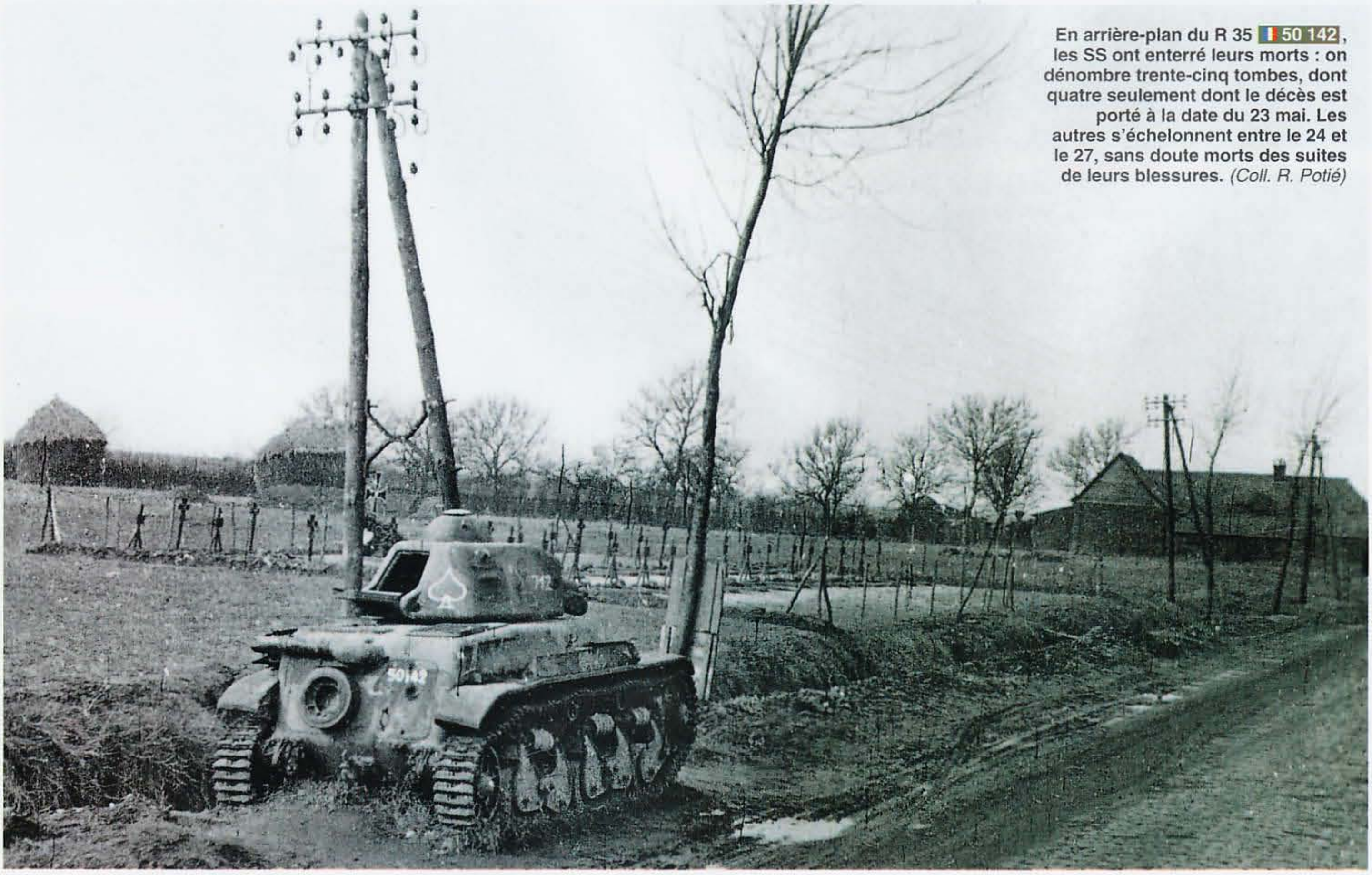
Après les combats, les troupes allemandes descendant du nord, entrent dans Saint-Hilaire-Cottes et passent devant les chars R 35 50 142 de la 1/9e BCC et 50 152 du 22e BCC, dont on a vu la destruction au combat page précédente et qui, depuis, ont été déplacés. *(Coll. R. Potié)*

Trente-cinq Waffen-SS enterrés à Saint-Hilaire-Cottes

re, nos premiers chars font leur entrée dans le pays en détruisant plusieurs armes antichars camouflées soit dans les caves des maisons, ou sur des charrettes bien dissimulées. Ensuite viennent nos chenillettes, camions et camionnettes en remorquage. [...] Les derniers chars de la colonne en remorquent souvent deux ou trois derrière eux (manque d'essence). Moi-même me trouvant sur la première chenillette, nous sommes reçus par des rafales de mitrailleuses à l'entrée du pays, nous obligeant à stopper nos véhicules au bord de la route. À ce moment, la bataille commence. Tout de suite notre cher camarade Gachet s'empare de la mitrailleuse de DCA et nous, avec les fusils récupérés et pistolets, entrons en action. Au bout d'une grande heure environ, nous sommes obligés d'abandonner nos quelques armes, faute de munitions. À ce moment là, nous nous dispersons de droite et de gauche, de façon à ne plus être des cibles pour les boches. Presque tous les chasseurs du bataillon sont obligés de se réfugier soit derrière des haies, ou dans des maisons abandonnées. Nous n'avons plus aucune ressource de nous échapper de ce village, de toutes parts nous sommes cernés : attendu que dans le pays beaucoup de chars sont incendiés et perforés par les 25[4]. Quant à moi, je pars seul dans un coin pour essayer de rejoindre le gros de la colonne mais malgré le tir intense des chars dans une rue si étroite, il m'est vraiment impossible de passer cette ligne de feu. De là, je décide de revenir en arrière, en franchissant maisons, haies, champs pour essayer de rejoindre mes quelques camarades cachés attendant mes ordres [...].

En voulant sauter une haie, j'aperçois au-dessus de moi un Allemand perché sur un arbre, mitrailleuse en main. Immédiatement, je prend mon pistolet et fait feu sur lui, je le tue, ayant été plus rapide que lui.

À cet endroit, je me réfugie dans le fossé de la route pendant un instant. Après avoir repris mon souffle, je fais plusieurs bonds sous les coups de mitrailleuse et de canons pour rentrer dans une cour d'une ferme où se trouve mon camarade Gachet blessé à la main, quelque moment avant par une balle, très bien soigné par un infirmier allemand que nous avons fait prisonnier (lui-même gravement blessé à la tête). Subitement nous entendons un char arrivant sur la route. Tout de suite nous nous précipitons et nous apercevons un char de la 1re compagnie dont le chef de char est l'adjudant Marré (chef de section). Tout de suite, nous lui signalons les quelques armes antichars restant à l'entrée de ce pays mais l'adjudant Marré ne désirant pas y aller, je suis volontaire immédiatement pour partir avec ce char lorsque Gachet me dit : " Reste là. J'y vais ". Celui-ci part donc immédiatement avec ce char et seul, au point indiqué, se met à tirer. Après avoir détruit plusieurs armes antichars, il est tué par derrière de deux ou trois obus de 25[4] allemand (le pauvre avait omis de fermer son volet de tourelle). À

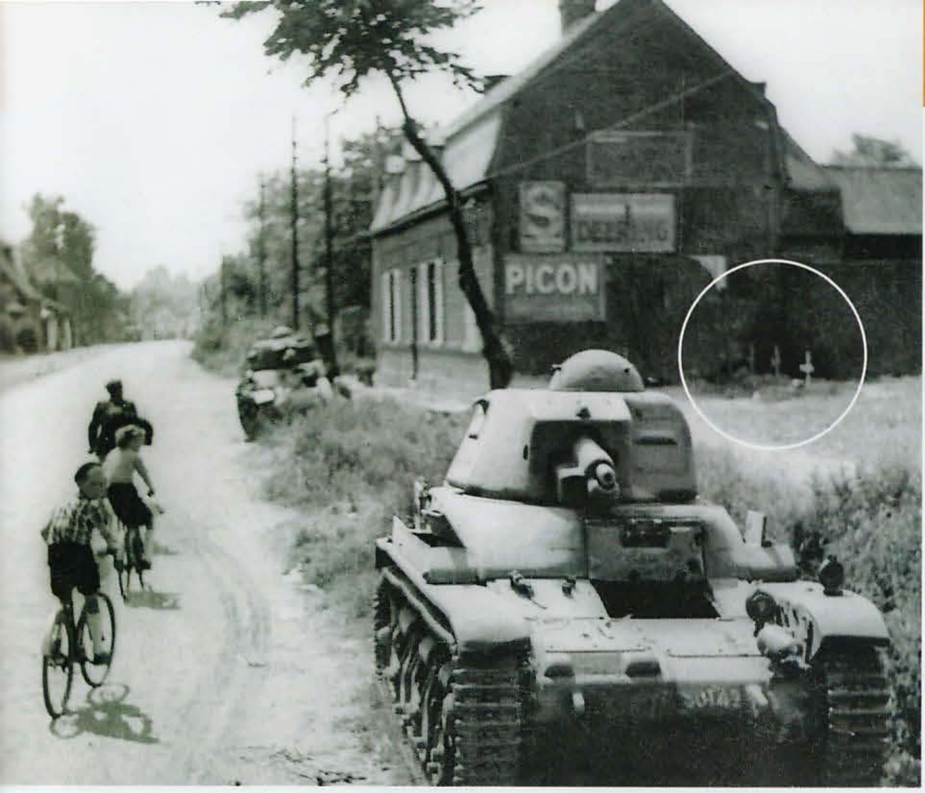


En arrière-plan du R 35 50 142, les SS ont enterré leurs morts : on dénombre trente-cinq tombes, dont quatre seulement dont le décès est porté à la date du 23 mai. Les autres s'échelonnent entre le 24 et le 27, sans doute morts des suites de leurs blessures. *(Coll. R. Potié)*

Notes

[4] Comprendre : l'équivalent allemand du canon de 25 AC français, c'est-à-dire le 3,7 cm Pak.

[5] En fait des éléments des régiments Germania et Deutchland de la SS-Verfügungs Division.



Venant du nord, ces petits Français à bicyclette jettent un regard de curiosité sur les restes de la bataille de Saint-Hilaire-Cottes, en particulier sur le R 35 **50 142** de la 1/9e BCC. Au second plan, le **50 152** du 22e BCC et quatre croix blanches. *Morts pour la France.* L'une d'elles est peut-être celle du sergent-chef Jean Lagarrigue, du 9e BCC. *(Coll. S. Bonnaud)*

ce moment là, le calme revient dans le pays. Nous décidons de nous disperser dans les quelques fermes environnantes pour attendre peut-être du renfort. Malheureusement, c'est la fin pour nous. Deux boches, pistolets, grenades et mitraillettes en main font irruption dans la cave où nous sommes réfugiés en jetant des grenades et en nous donnant l'ordre de les suivre. Dès ma capture, ils me prennent pour un Anglais et je suis rué de coups, m'arrachant insigne, galons et veste de cuir. Mon camarade Bézian pourra vous confirmer la brutalité de ces SS de la division Herman Gœring[5]*. Bézian me suit et passe à la fouille à son tour, je suis le seul à être martyrisé, les autres ne subissent rien... Par la suite, ils nous font mettre colonne par trois, tantôt les mains derrière la nuque, les bras en l'air, ou derrière le dos pendant plusieurs kilomètres, les autres portant nos propres blessés jusqu'à la première infirmerie. De mon groupe, nous avons été pris une vingtaine, les derniers de notre bataillon vers 10 h 15 ».*

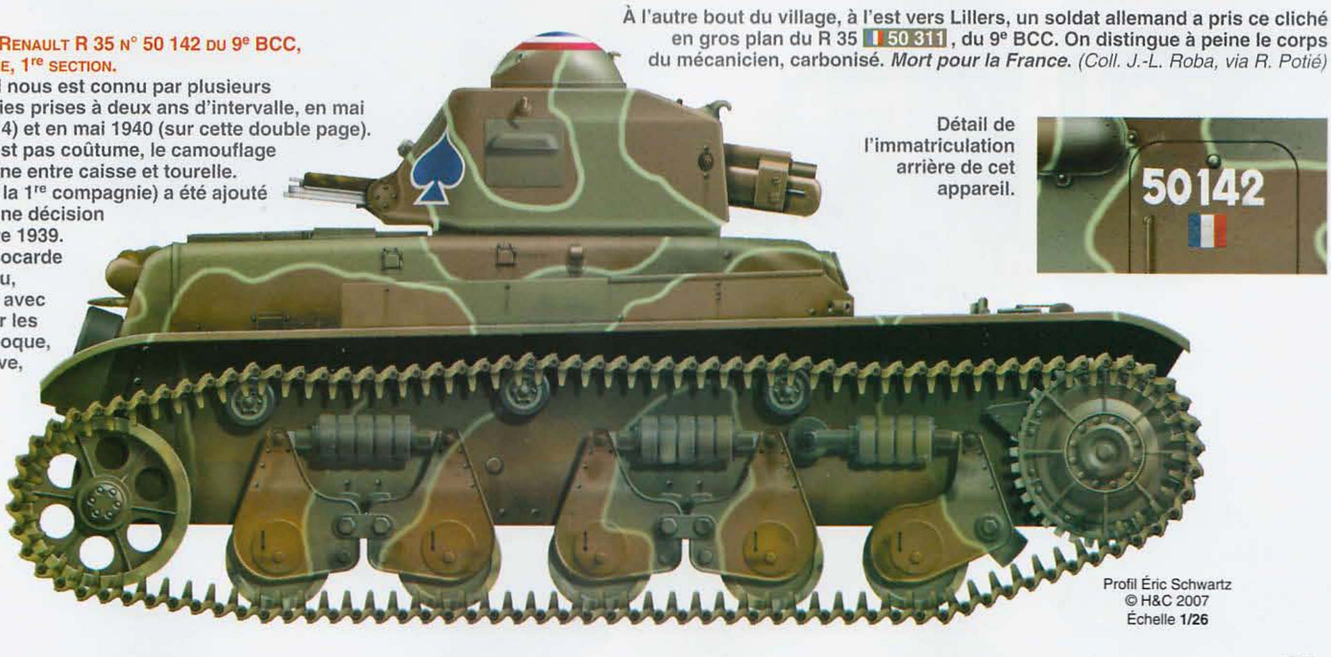
Tiré de l'ouvrage *1940, la terrible année* de Kléber Deberles (1981), un ultime témoignage apporte une émouvante précision, vue du côté des habitants, sur cette courte mais intense bataille du 23 mai.

« *Vers 8 h, à Saint-Hilaire-Cottes, un grondement se fait entendre, le bruit se rapproche : des chars allemands sans doute... À leur grande stupéfaction, les riverains remarquent des cocardes tricolores. Des Français... " Quelle catastrophe... Ils vont se faire tuer ". Les quatre chars Renault appartiennent au 9e bataillon* [pas tous en fait]. *Leur bataillon ou ce qu'il en reste se trouve à l'avant, du côté d'Aire-sur-la-Lys. Leur entrée dans le village a attiré l'attention des Allemands. Des canons antichars sont mis en place. Les chars sont pris au piège. Ils ne peuvent plus s'échapper. Le combat s'engage, les canons et les mitrailleuses tirent à plein. Une vingtaine de SS qui tentent de s'approcher pour mieux ajuster leur cible, tombent sous les rafales. Trois chars français sont touchés. Le dernier est prêt d'une porte de ferme. Pendant un court répit de la bataille, le cultivateur interpelle l'équipage. " Rintrez ichi, mes z'infants, cha n'sert pus à rien. Vous allez vous faire tuer ". " Tant pis ! mais nous ne nous rendrons pas ". Les tirs reprennent. Les SS parviennent à contourner la position du char, un obus l'atteint. L'équipage périt carbonisé. Pour l'honneur...* »

(à suivre)

> — Rintrez ichi, vous allez vous faire tuer...
>
> — Tant pis, nous ne nous rendrons pas !

À l'autre bout du village, à l'est vers Lillers, un soldat allemand a pris ce cliché en gros plan du R 35 **50 311**, du 9e BCC. On distingue à peine le corps du mécanicien, carbonisé. *Mort pour la France.* (Coll. J.-L. Roba, via R. Potié)



CHAR LÉGER RENAULT R 35 N° 50 142 DU 9e BCC, 1re COMPAGNIE, 1re SECTION.

Cet appareil nous est connu par plusieurs photographies prises à deux ans d'intervalle, en mai 1938 (➠ p. 14) et en mai 1940 (sur cette double page). Une fois n'est pas coûtume, le camouflage est homogène entre caisse et tourelle. L'as (bleu à la 1re compagnie) a été ajouté en vertu d'une décision de novembre 1939. Quant à la cocarde de tourelleau, discernable avec difficulté sur les photos d'époque, on la retrouve, à la 1re compagnie seulement, sur une photo du **50 318** de la même compagnie.

Détail de l'immatriculation arrière de cet appareil.

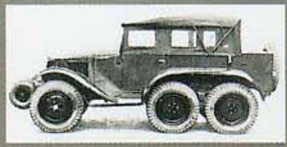
Profil Éric Schwartz
© H&C 2007
Échelle 1/26

SITUER LE SUJET
dans son emploi : voiture de liaison tous terrains
(classement chronologique, modèles de série uniquement)

1921-1929 **Citroën-Kégresse P 1 T, P 4 T et P 7 T**

1929-1936 **Berliet VURB 2, VUDB 2 et VUDB 4**

1929-1940 **Citroën-Kégresse P 19 B**
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 166**



1934-40 **Lorraine 72**
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 167**

DANS CE NUMERO

1935-1940 **Laffly S 15 R**

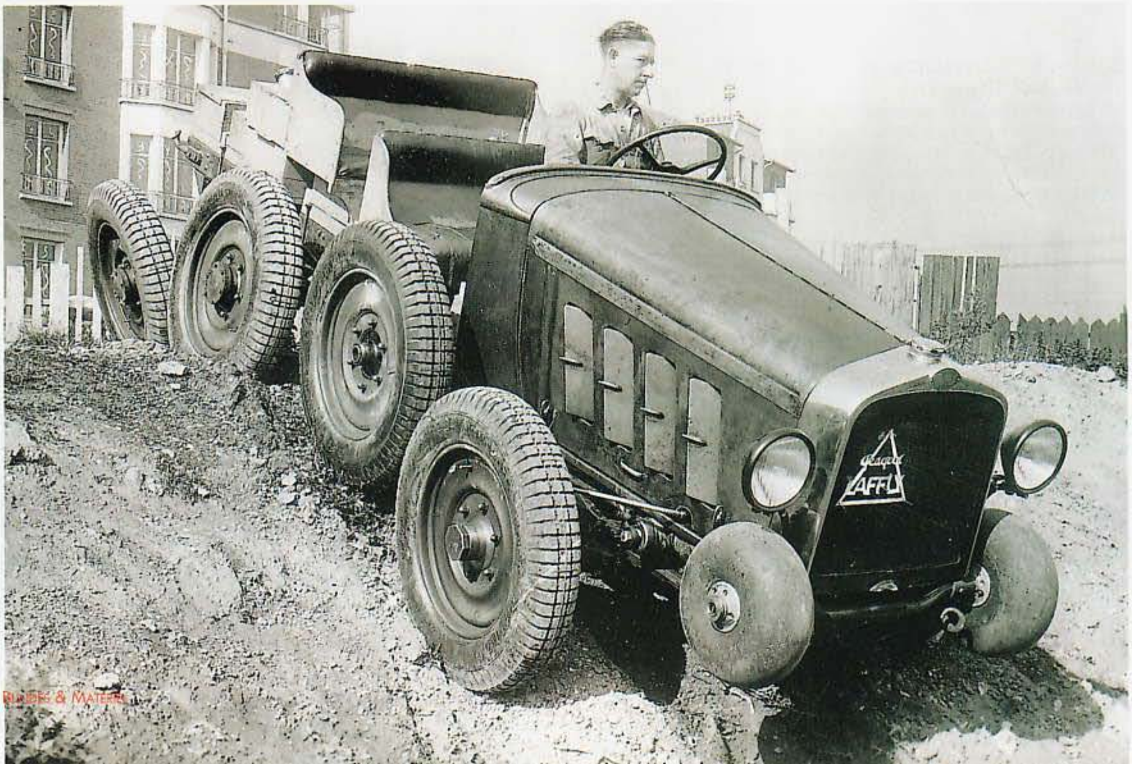
1938-1940 **Laffly V 15 R**
Documentation de base :
***Charge Utile* n° 2**

1940 **Hotchkiss W 15 R**
(programme de guerre non réalisé)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 168**

Nombre total de photos dans nos archives : 100 environ

LA VOITURE DE LIAISON LAFFLY S 15 R 1934-40

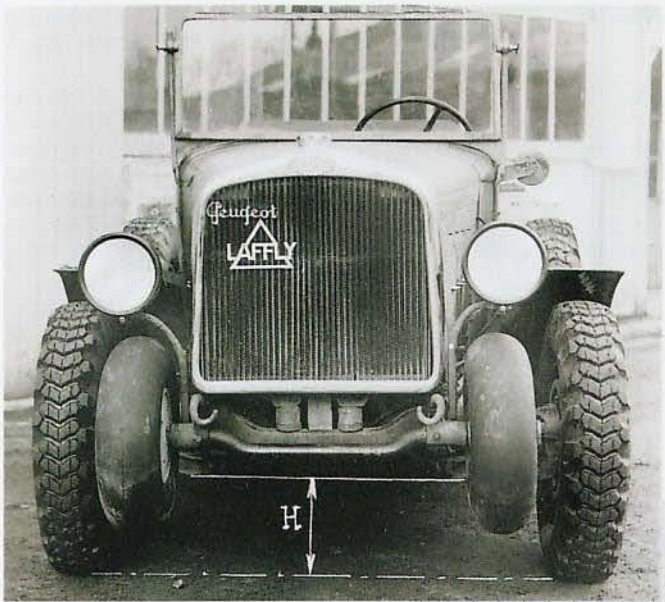
La notion de *voiture de liaison tous terrains* (ou VLTT) se fait jour au tout début des années vingt, avec la capacité que la chenille souple Kégresse confère aux voitures de tourisme, de pouvoir s'affranchir des routes.

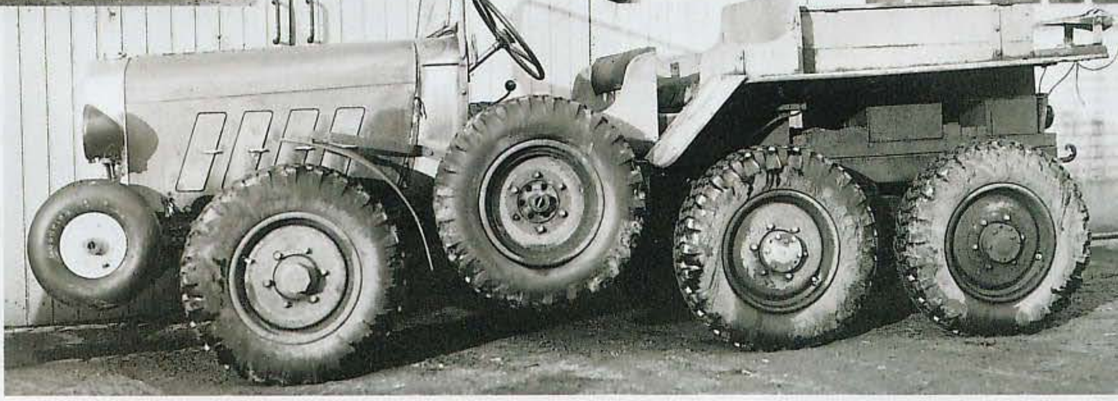


Le prototype Laffly S 15 de reconnaissance, sommairement aménagé avec une banquette arrière, aux essais — pour la photographie — sur les terrains vagues qui bordent les usines Laffly des Grésillons, à Asnières.
(Coll. F. Vauvillier)

Une ambiance exceptionnelle se dégage de cette photo prise fin mai 1940 dans une ville du Nord non identifiée (un lecteur reconnaîtra peut-être les lieux). Il s'agit d'un détachement de cavalerie, comportant des éléments de l'EDAC (escadron divisionnaire antichar) d'une DLM. En tête de la colonne, on reconnaît une VLTT Laffly S 15 R dont la haute silhouette tranche avec les deux tracteurs de canons de 25 mm antichars Laffly V 15 T (à carrosserie surbaissée) qui la suivent.
(Coll. F. Vauvillier)

TOUS TERRAINS





Le prototype Laffly S 15 est présenté à la CEMA de Vincennes en octobre 1934 sous la forme d'un châssis non carrossé, et dont les roues folles intermédiaires sont au diamètre standard. Le suffixe R pour reconnaissance ou T pour tracteur n'est pas encore employé, et ce châssis n'a encore que les seules roues arrière motrices. Son autre caractéristique principale est d'être propulsé par un moteur Peugeot (dont le logotype apparaît sur la calandre, d'ailleurs différemment selon les périodes), un 6 cylindres de 2 150 cm³ développant 55 chevaux.
(DR)

Par elle-même, la voiture de tourisme n'est pas une nouveauté dans l'armée qui en utilise, depuis l'origine de l'automobile et avec un essor formidable en 1914-1918, un très grand nombre. La carrosserie la plus courante à l'époque est le torpédo (« torpille » en anglais, désignant une voiture de forme fuselée, à portières et entièrement décapotable) et, de ce fait, on les désigne, sous les drapeaux, « tourisme ouverte » (TO). Pour les rares voitures alors carrossées en conduite intérieure, on emploie « tourisme fermée » (TF) . Mais ces désignations courantes sont remplacées au début des années vingt par une appellation réglementaire unique, la « *voiture de liaison* » (VL) qui ne fait plus référence au type de carrosserie.

Les premières VL tous terrains

Quant aux premières VL retenues par l'armée française comme disposant de la capacité à circuler « *à travers terrains* » selon l'expression de l'époque, il s'agit donc des voitures Citroën dotées du propulseur Kégresse type P 1 T (1921). Mais à aucun moment la formule semi-chenillée n'a eu la moindre exclusivité. Très vite, deux grands constructeurs français, Berliet et Renault, proposent des solutions originales basées sur des châssis à six roues ; l'armée s'y intéresse et un premier concours est organisé à Satory en février 1925 pour susciter des vocations parmi les constructeurs et les acheteurs privés potentiels.

Mais le concours de Satory est décevant. L'armée y découvre certes les Berliet VPB à six roues toutes motrices [1], mais y retrouve les Renault MH à six roues dont quatre motrices qu'elle possède déjà en petit nombre [2] ; elle assiste aussi à une tentative Delahaye-Kégresse [3] sans lendemain, pour retomber sur les Citroën-Kégresse qui, à l'époque, sont encore ce qui, en l'état de la technique, convient le *moins mal* aux emplois militaires.

Pour les VLTT, la formule semi-chenillée s'impose donc provisoirement à l'issue du concours de février 1925, mais une question n'est pas résolue, celle de la vitesse : car, au premier chef, une VLTT doit pouvoir remonter un convoi. C'est la raison pour laquelle, à la fin des années vingt, quand la chenille Kégresse s'impose dans l'artillerie légère à tracteurs tous terrains, cette arme opte d'abord pour des VLTT Berliet légères à roues [4], un peu plus rapides. Au contraire, dans les unités de chars, moins rapides mais évoluant en terrain bouleversé, la préférence est donnée aux VLTT Citroën-Kégresse. Telle est la situation à la fin de 1933, lorsque Lorraine, le constructeur d'Argenteuil qui s'est assuré le brevet Tatra [5], se retrouve seul en lice pour les voitures à

NOTES

[1] L'armée achètera six Berliet VPB à la suite du concours de Satory, puis six autres d'un type dérivé (VPR) en 1929, mais ces voitures à six roues se révéleront trop lourdes.

[2] Elle en a acheté 22 ex., en diverses carrosseries.

[3] La société Kégresse-Hinstin n'a pas d'accord exclusif avec Citroën.

[4] À quatre roues motrices et un troisième essieu central surélevé à roues folles. L'armée achète en série les types VURB 2 (48 ex. en 1929-1930), VUDB 2 (48 ex. en 1931 plus 2 ex. pour l'AOF), VUDE (6 ex. pour le Sahara) et enfin VUDB 4 (20 ex. en 1932).

[5] Voir GBM n° 74, page 62.

SITUER LE SUJET
chez son constructeur :
TT Laffly à six roues

1934-40 **Laffly S 35 T**
(tracteur lourd d'artillerie, etc.)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 217**

DANS CE NUMERO

1935-1940 **Laffly S 15 R**

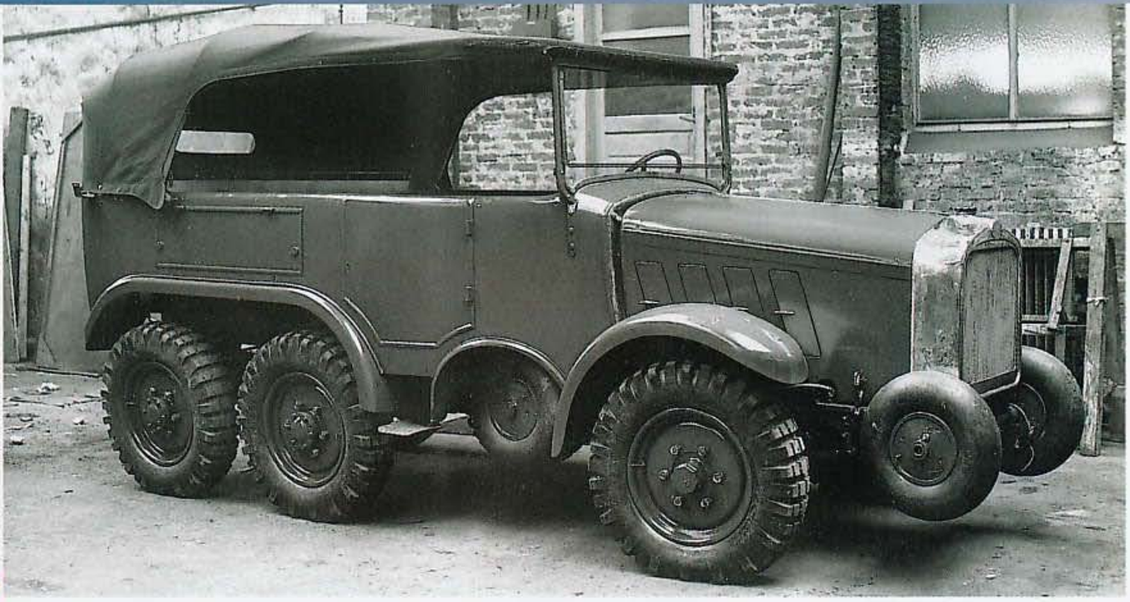
1935-40 **Laffly S 15 T**
(tracteur léger d'artillerie, etc.)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 200**

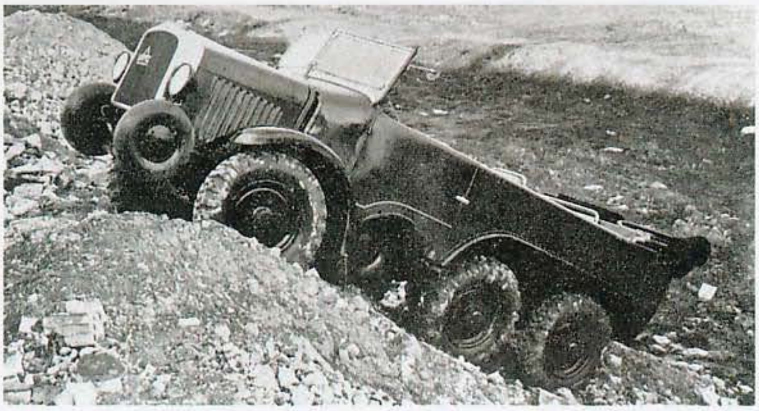
1936-1940 **Laffly S 20 TL**
(voiture de dragons portés, etc)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* pp. 174, 175**

1937-40 **Laffly S 45 T**
(tracteur lourd de dépannage)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 222**

1938-40 **Laffly W 15 T**
(tracteur léger d'artillerie)
Documentation de base :
***« L'automobile sous l'uniforme »* p. 200**

Nombre total de photos dans nos archives :
100 environ





Les prototypes Laffly S 15 R — désormais à six roues motrices — se perfectionnent au cours de l'année 1935. Ils sont réalisés en diverses carrosseries dont des camionnettes bâchées et le torpédo de reconnaissance, que l'armée désigne VLTT. Nos deux documents montrent l'évolution de ce dernier. En haut, capot moteur d'origine à quatre volets et pare-brise droit. Ci-contre, dans le terrain vague des Grésillons, capot moteur à crevés verticaux et pare-brise en léger brise-lame. Le logotype Laffly est réapparu sur la calandre mais seul. Le moteur Hotchkiss vient sans doute de remplacer le Peugeot. *(Coll. F. Vauvillier)*

roues multiples — Berliet et surtout Renault s'étant désengagés entretemps — pour concurrencer les semi-chenillés sur leur terrain de prédilection.

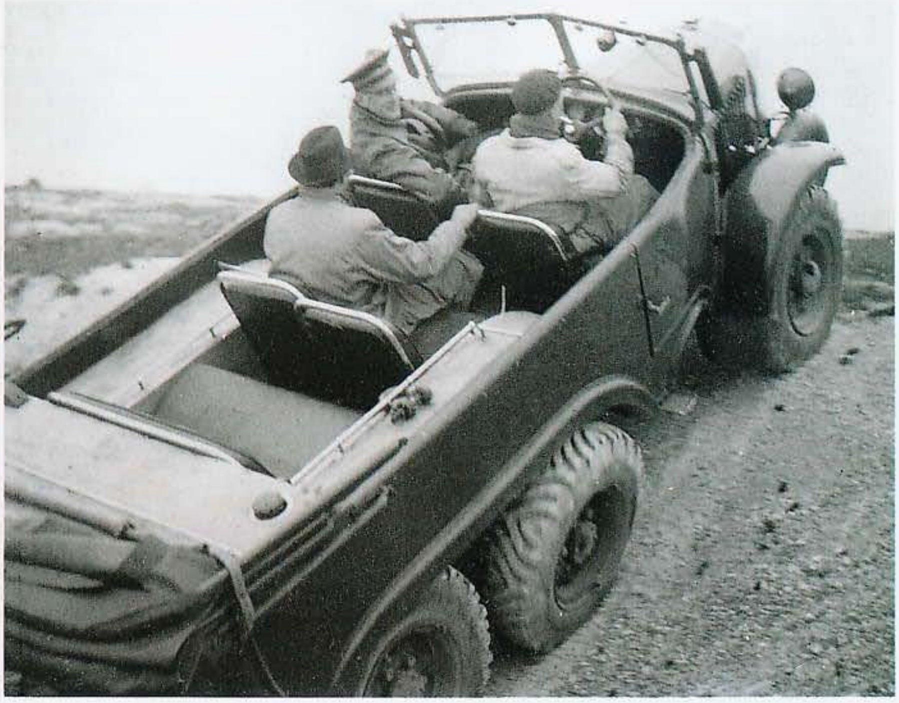
Le « système breveté Laffly » est arrivé !

Mais la nature a encore du vide. À peine installé, Lorraine-Tatra va devoir affronter un nouveau venu dans le six-roues, et un qui fleure bon la France : Laffly.

Le vénérable constructeur d'Asnières, fondé en 1858 et longtemps spécialisé dans les rouleaux compresseurs et matériels de voirie, a ouvert un département camions durant les années vingt et s'y est fait remarquer par l'armée pour certaines fournitures, en particulier l'excellente camionnette saharienne LC 2.

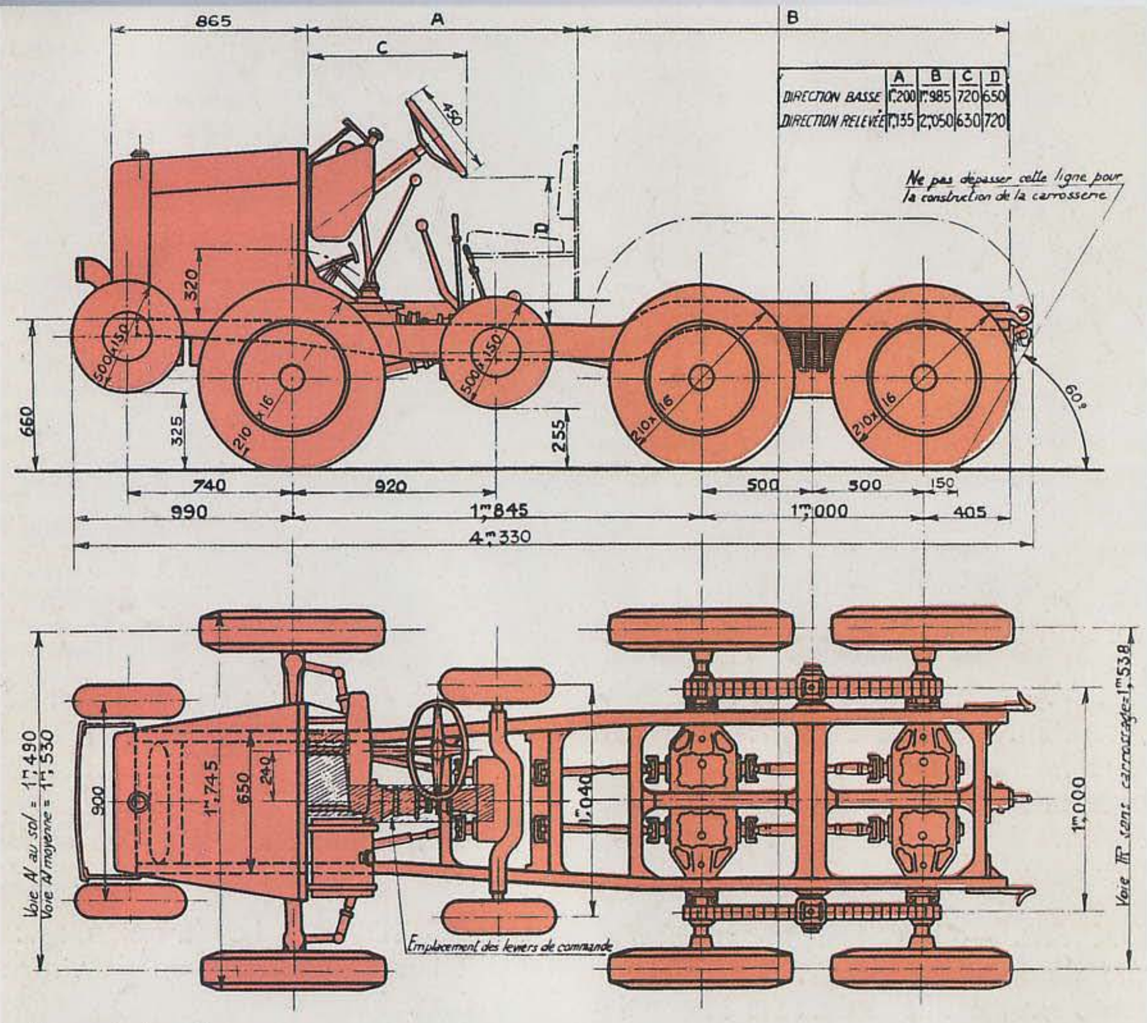
Quand Laffly développe, en ce début 1934, ses premiers châssis à six roues, seules les quatre arrière sont motrices. Mais dès l'automne 1934, Laffly s'octroie un atout déterminant : des roues avant rendues moto-directrices grâce au joint homocinétique Tracta [6]. Dès lors, Laffly a pris un avantage décisif et il peut s'offrir le plaisir, dès 1935, d'en rajouter, en jouant sur la fibre natio-

Cette belle vue du prototype définitif du torpédo Laffly S 15 R, dévoile l'aménagement intérieur du véhicule, à six places réparties en quatre sièges individuels et une banquette arrière. Sur les VLTT de série, les sièges intermédiaires seront remplacés par des strapontins disposés dos à la route. En dépit de la présence d'un officier aviateur, l'armée de l'air française n'achètera jamais de S 15 R mais elle en choisira le châssis pour le faire carrosser en voiture sanitaire tous chemins S 15 C puis en fourgon téléphonique S 15 L. *(Coll. F. Vauvillier)*



Voiture de liaison tous terrains Laffly S 15 R

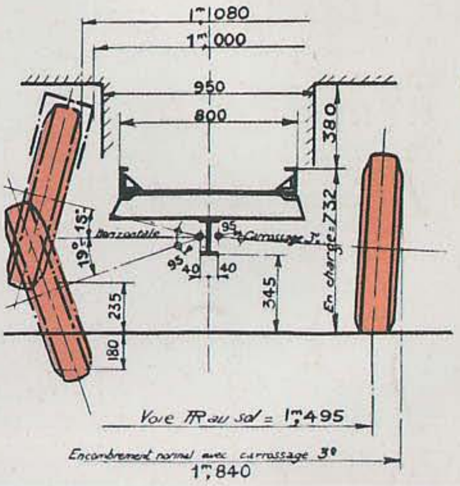
Moteur : Hotchkiss type 486, 4 cylindres 86 x 99,5 de 2 312 cm^3
Puissance maximum : 52 ch à 3 200 tours/mn
Nombre de vitesses : 2 x (4 + AR)
Poids à vide : 2 850 kg
Charge utile : 800 kg
Personnel transporté : 6 hommes dont le conducteur
Empattement : 1,845 m à l'avant, 1,00 m à l'arrière
Voie : 1,53 m à l'avant, 1,54 m à l'arrière
Garde au sol : 0,315 m
Longueur : 4,64 m
Largeur hors-tout : 1,85 m
Hauteur hors-tout : 2,02 m
Vitesse maximum : 72 km/h
Autonomie : 480 km environ (réservoir principal de 90 l, réservoir auxiliaire de 30 l, consommation moyenne sur route 25 l/100 km)



	A	B	C	D
DIRECTION BASSE	1m200	1m985	720	650
DIRECTION RELEVÉE	1m135	2m050	630	720

865
A
B
C
450
Ne pas dépasser cette ligne pour la construction de la carrosserie
D
320
500x150
210x16
660
325
255
60°
740
920
990
1m845
500
500
150
1m000
405
4m330
Voie AV au sol = 1m490
Voie AV moyenne = 1m530
900
1m745
650
240
1m040
1m000
Voie AR sans carrossage = 1m538
Emplacement des leviers de commande

Plan constructeur d'époque, reproduit au **1/35**.



1m080
1m000
950
800
380
Horizontale
Carrossage 3°
19°15'
95
40
En charge = 732
235
180
345
Voie AR au sol = 1m495
Encombrement normal avec carrossage 3°
1m840

Le plan ci-contre est tiré de la documentation « commerciale » de quatre pages diffusée par le constructeur, et dont la couverture est reproduite ci-dessous. *(Coll. F. Vauvillier)*

LAFFLY

VOITURE TOUS TERRAINS
type
S.15.R

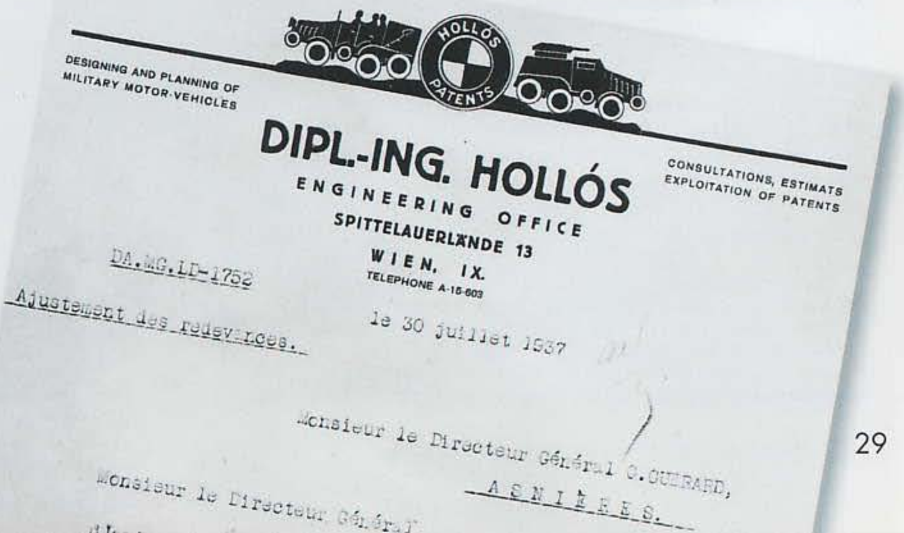
A droite. **Couverture de la notice d'entretien de 1937, commune aux diférents modèles de châsis six roues Laffly de la gamme légère (S 15) et de la gamme moyenne (S 20). Un « Manuel de réparation» existe sous la même présentation.** *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTICE D'ENTRETIEN

CHASSIS TOUS TERRAINS
S15C - S15R - S15T
S15TL ET S20TL

LAFFLY

Un courrier à l'en-tête de l'ingénieur autrichien Hollos s'adressant, le 30 juillet 1937, à M. Guérard, directeur général des usines Laffly sur la question du règlement de ses redevances dues à l'exploitation de son brevet. Le logotype Hollos est flanqué, à gauche, d'un tracteur S 15 T assez réaliste et, à droite, d'une automitrailleuse au dessin fantaisiste. *(Coll. F. Vauvillier)*



DESIGNING AND PLANNING OF
MILITARY MOTOR-VEHICLES

HOLLÓS PATENTS

DIPL.-ING. HOLLÓS
ENGINEERING OFFICE
SPITTELAUERLÄNDE 13
WIEN, IX.
TELEPHONE A-15-603

CONSULTATIONS, ESTIMATS
EXPLOITATION OF PATENTS

DA.MG.LD-1752
Ajustement des redevances.

le 30 juillet 1937

Monsieur le Directeur Général G.GUERARD,
A S N I È R E S.

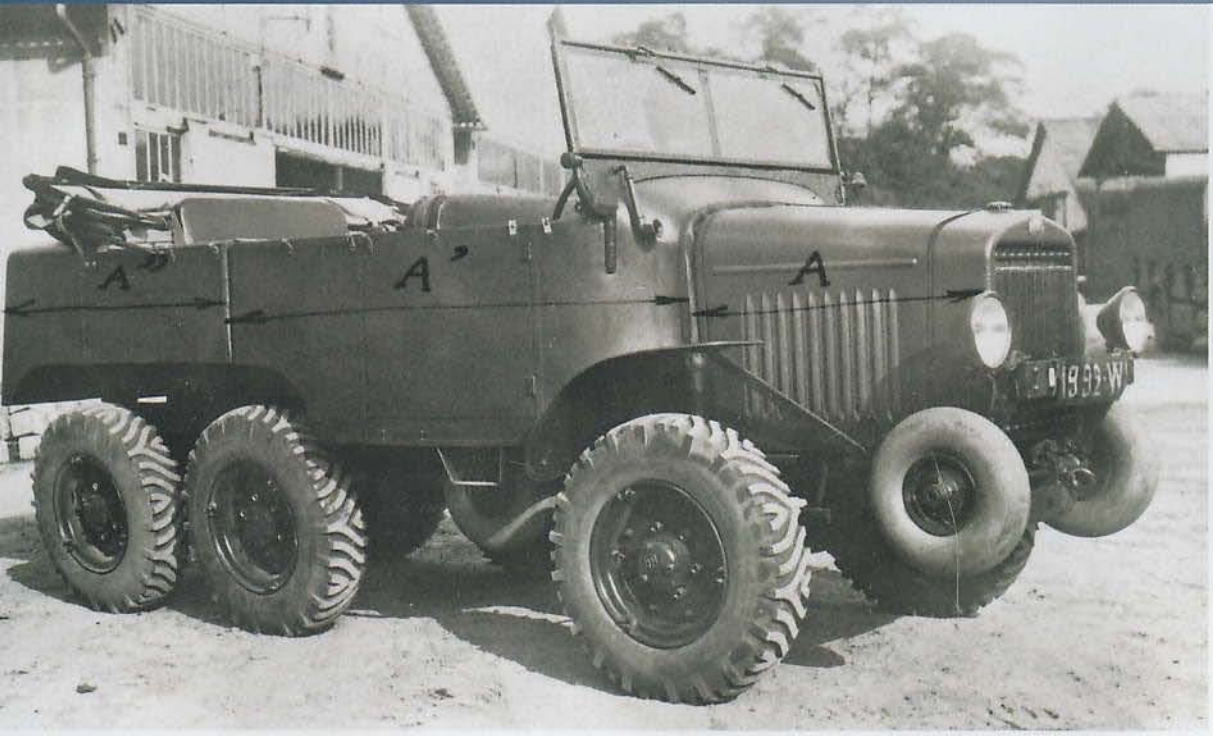
Monsieur le Directeur Général

nale : « *système breveté Laffly* » indique le second catalogue, induisant l'idée que ses véhicules à adhérence totale sont de purs produits du génie français.

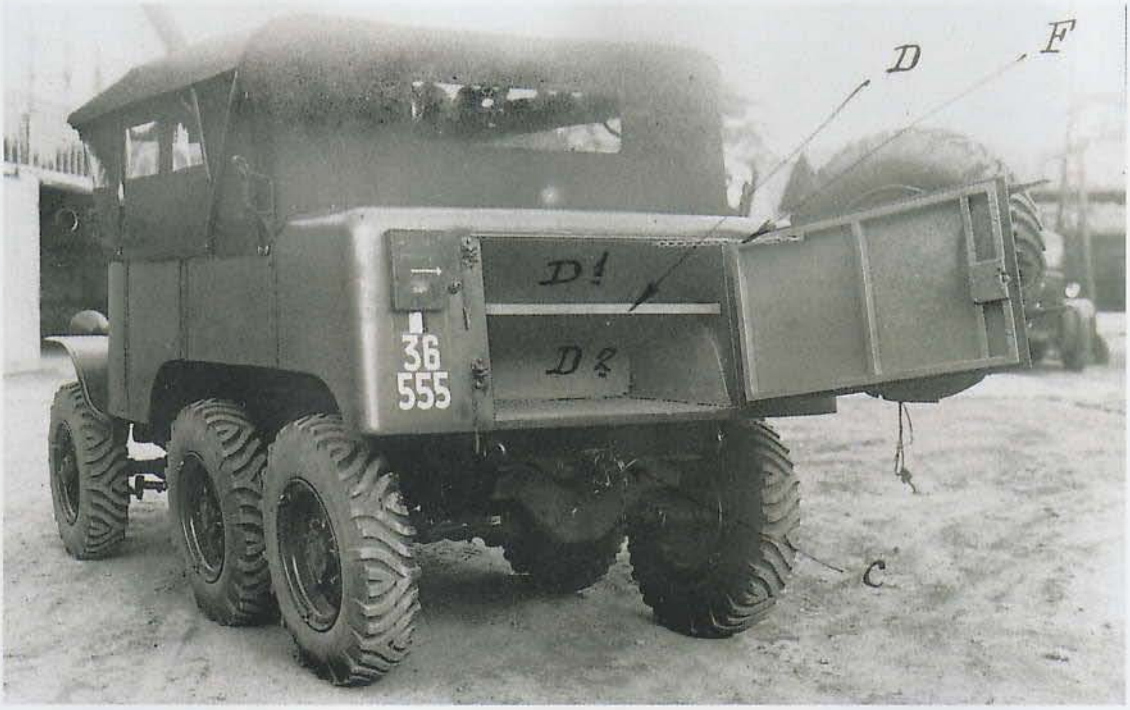
La solution nationale à tous les problèmes militaires est donc trouvée. La gamme des tous terrains Laffly, intelligemment développée entre 1935 et 1940, répond en effet à quasiment tous les usages, dans tous les tonnages. Une seule petite ombre au tableau : la solution franco-française n'en est pas une, et Laffly a fait comme nombre de ses concurrents, il est allé chercher à étranger le brevet *ad hoc*, en se gardant cependant de le claironner. Laffly peut dire un merci discret à l'ingénieur diplomé Hollos, un Autrichien, presque un Allemand, bientôt un citoyen du Reich ! Point de détail de l'Histoire, qui n'enlève certes rien à l'excellence des véhicules tous terrains Laffly.

---

6. Conçu par les ingénieurs français P. Fenaille et J.-A. Grégoire.



L'une des VLTT Laffly S 15 R appartenant au premier marché de 26 exemplaires de série est présentée en été 1937 à la commission d'expérimentation du matériel automobile de Vincennes (CEMAV). Son numéro matricule 🇫🇷 36 555 n'est encore visible qu'à l'arrière, et le véhicule porte à l'avant, sur la lame de protection de radiateur, l'immatriculation provisoire 1992 W 1. Quelques détails seront encore modifiés avant la livraison définitive : en particulier, la barre oblique de soutien de l'aile avant n'est pas conservée en série. Ce véhicule de silhouette assez moderne conserve des détails d'un autre âge, comme le cornet avertisseur sonore sur l'avant à droit, côté du conducteur, actionné par une poire en caoutchouc... *(DR)*



La VLTT Laffly S15 R de série est carrossée en torpédo avec deux sièges indépendants à l'avant (mais disposant d'un dossier commun), une banquette arrière et deux strapontins dos à la route. On accède au compartiment arrière par la portière avant droite, côté conducteur (la conduite est à droite, disposition conforme au cahier des charges de l'armée qui veut que le conducteur ait une vue directe sur le bas-côté de la route, réputé mal stabilisé à l'époque). Les rangements comportent un coffre intérieur de chaque côté, accessible par le haut et protégé par la capote lorsque celle-ci est mise en place, et à l'arrière, un troisième coffre, de grande taille, permettant le transport de matériel divers. Tous les Laffly S 15 R sortis jusqu'au début de 1940 sont chaussés de pneumatiques Dunlop Trakgrip au dessin très caractéristique. *(DR)*

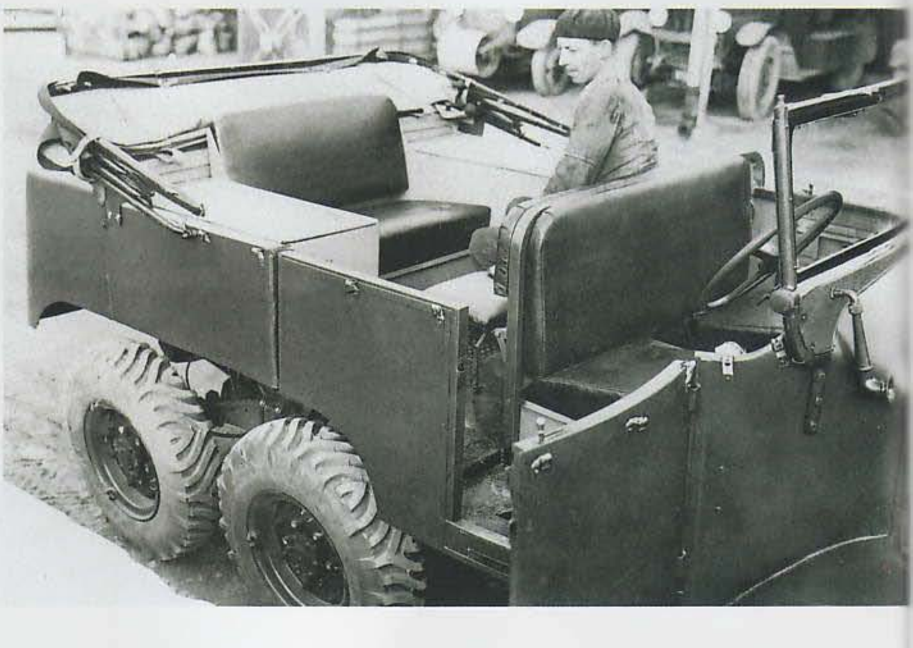
Les prototypes Laffly S 15

La « *voiture de reconnaissance* » Laffly S 15 est, chronologiquement, le second véhicule[7] à six roues que le constructeur d'Asnières présente à la CEMAV (commission d'expérimentation du matériel automobile de Vincennes). Sur un « *châssis à quatre roues arrière motrices (licence Austro-Daimler)* » et muni d'un moteur de 55 chevaux[8], le S 15 arrive à Vincennes le 15 octobre 1934 et y est expérimenté dans les mêmes conditions que le Lorraine 72. Le 26 octobre est effectué un essai comparatif de ces deux véhicules appartenant à la même classe de tonnage (1200 kg) : « *le même parcours comprenant des passages de tranchées, des franchissements de talus, des traversées de terrains inondés, le tout en terrain boueux et très gras, a été exécuté par les deux véhicules dans les mêmes conditions d'aisance* ».

---

[7] Le premier est le S 35 C (gros tonnage, châssis court), présenté dès juin 1934. Ce véhicle est lui aussi un « *six roues dont les quatre arrière motrices* », mais sa version à adhérence totale — tracteur S 35 T — est au catalogue dès octobre 1934.

[8] Un Peugeot 6 cylindres 72 x 88 mm. Dès 1935, ce moteur est remplacé par le Hotchkiss 486 (52 ch) qui équipera toute la série.

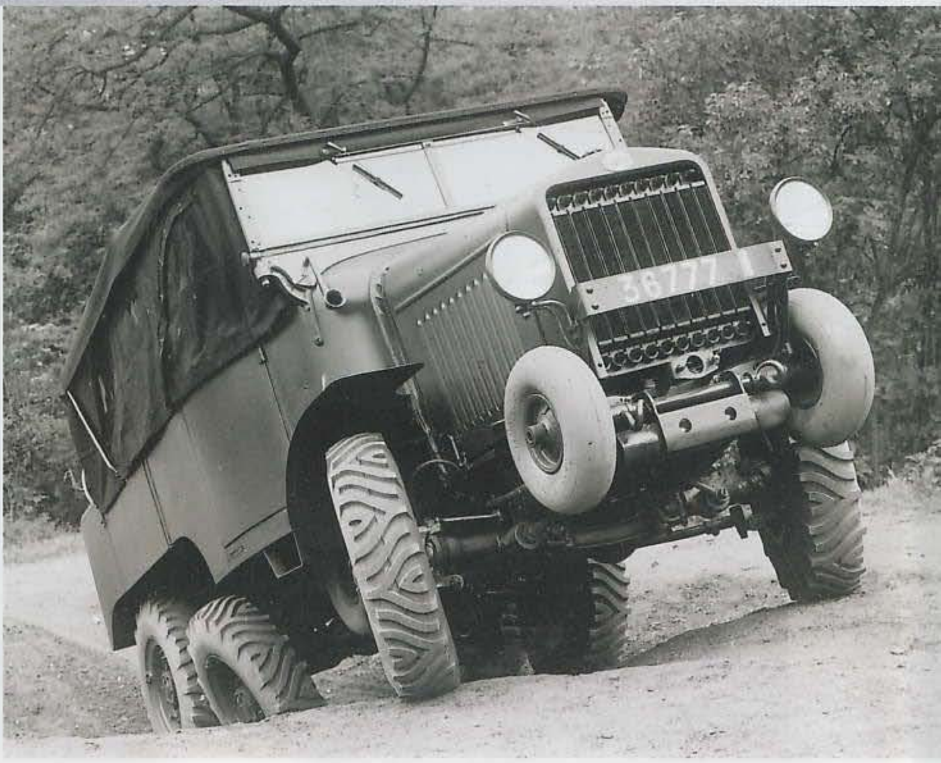


À l'issue de ces essais, le Laffly sort avec l'avantage : « *meilleur franchissement grâce à ses roues auxiliaires* » et « *moteur plus fort 55 ch au lieu de 30 qui lui donne une vitesse légèrement supérieure ; par contre, il est plus lourd et consomme plus pour une même charge utile* » (CEMAV, 13 décembre 1934). Mais c'est grâce à la réalisation du train avant moto-directeur que, un peu plus tard, Laffly l'emportera sans appel

Mécaniquement, les S 15 de série à six roues motrices se subdivisent en deux branches essentiellement caractérisées par une plus ou moins grande démultiplication des vitesses : ce sont les types **S 15 R** (pour *reconnaissance*) et **S 15 T** (pour *tracteur*), suivant une codification qui sera maintenue chez Laffly sur tous ses types de véhicules tous terrains.

Parallèlement, le principe initial du S 15 (roues arrière seules motrices) est conservé sur deux versions de série pour l'armée de l'air : les types **S 15 C** (voitures sanitaires) et **S 15 L** (voitures téléphoniques), qui sont classées « *tous chemins* » et non « *tous terrains* ».

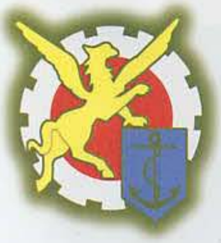
Le gros atout du Laffly S 15 — ce que n'avait pu réaliser Lorraine faute de puissance suffisante et de roues avant motrices — est de permettre une multiplicité de missions différentes, et donc de carrosseries adaptées, à partir d'un même châssis. La notion de *gamme tactique* trouve, chez Laffly avant-guerre, une illustration accomplie.

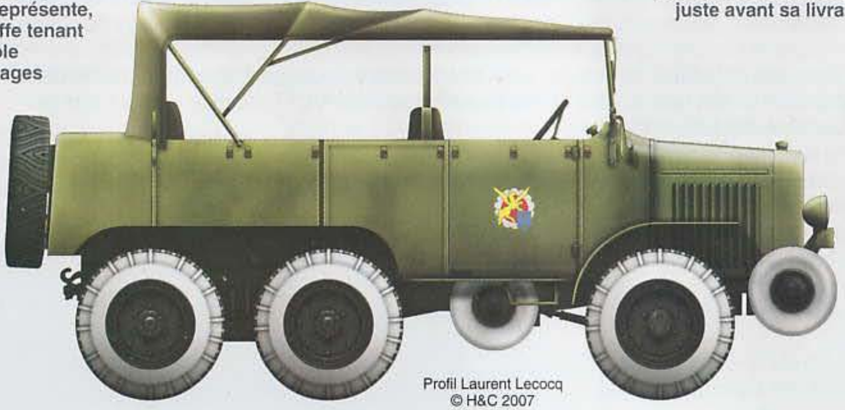


Belle photo d'usine de la VLTT Laffly S15 R 36 777 juste avant sa livraison à l'armée. *(Coll. F. Vauvillier)*

INSIGNE DU 3e GAM

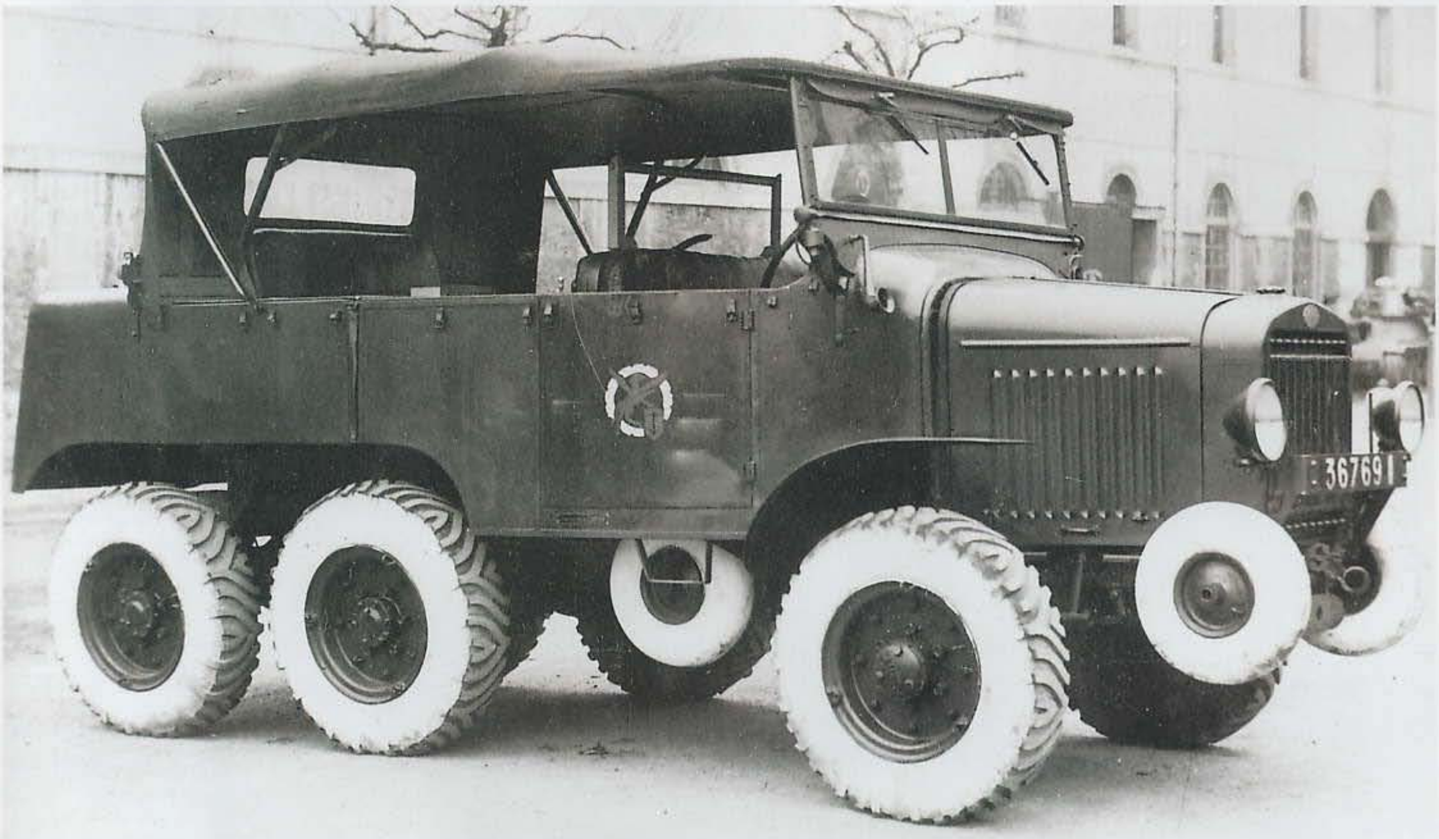
Bien visible sur la portière de la VLTT, cet insigne créé à la fin de 1935 représente, sur une roue dentée, un hippogriffe tenant un écu à ancre, ce dernier symbole rappelant que les premiers équipages d'automitrailleuses provenaient de la marine. Le fond rouge désigne le 2e escadron (mixte AMC/AMR) du temps de paix.

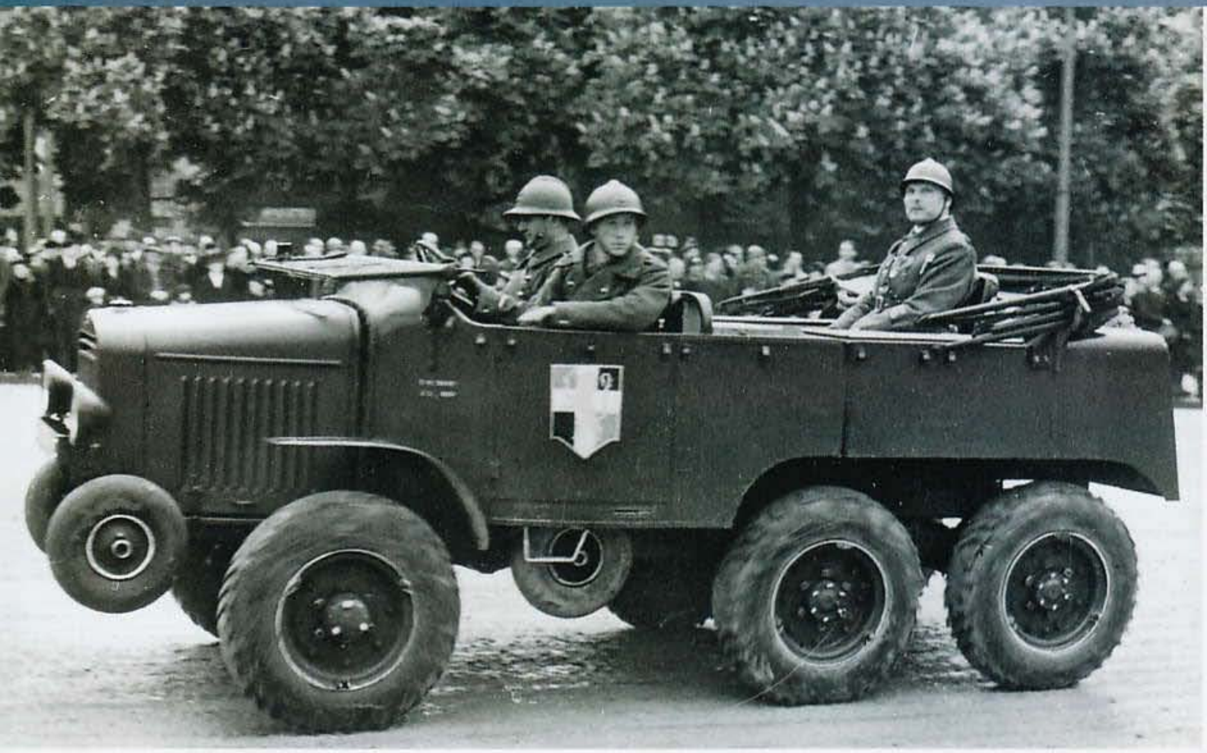




Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/43

Laffly S15 R 36 769 du 3e GAM (groupe d'automitrailleuses) de la 3e DC (devenu 3e RAM de la 3e DLC en février 1940), en garnison à Paris, à l'École militaire. La présence au second plan d'un Hotchkiss H 35 pemet de supposer que cette VLTT appartient au même escadron, le 2e escadron (d'où le fond rouge de l'insigne). La peinture des pneus en blanc, pour les défilés, est typique de l'immédiat avant-guerre.





Le colonel chef de corps du 27e RI de Dijon (15e DIM) a pris place, pour un défilé peu avant la guerre, à bord d'une VLTT Laffly S 15 R que son régiment motorisé vient de percevoir, la voiture 36 766, alors qu'il dispose déjà d'au moins une VLTT Lorraine 72.
Le fait que les boulons-graisseurs ont été peints en blanc nous donne l'occasion d'attirer l'attention sur un détail caractéristique des châssis type S 15 R (ainsi que S 15 C et S 15 L), comparés à leur homologues S 15 T (tracteurs légers d'artillerie) : sur les S 15 R, seules les roues avant comportent le gros réducteur à trois boulons. Les roues arrière sont sans réducteur car le véhicule n'est pas orienté vers la fonction traction. Au contraire, sur le S 15 T, toutes les roues possèdent le gros réducteur.
(Coll DR, via P. Gaujac)

Les VLTT à 6 places de corps de troupe

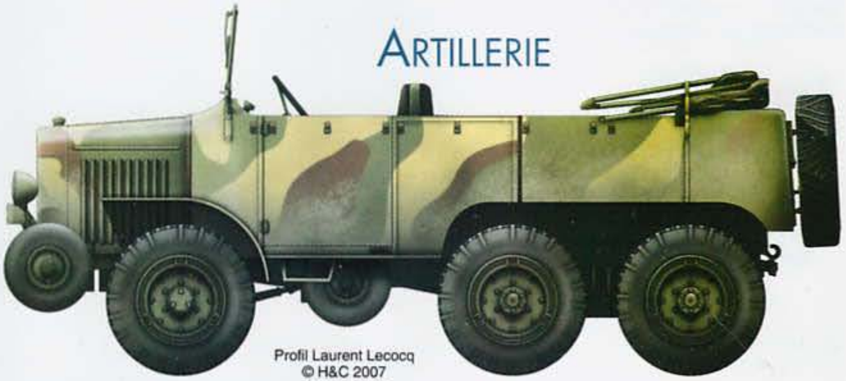
Tandis que se déroulent les essais de la Laffly S 15 R et que son adoption a été prononcée, tandis que dans le même temps les premières Lorraine 72 commandées auparavant sont sur le point de rejoindre les corps de troupe, l'état-major revoit les contours de l'ensemble de la question des VLTT et fixe ses nouveaux besoins.

Avec l'arrivée imminente des tracteurs et autres véhicules tous terrains rapides, la formule semi-chenillée, trop lente, est définitivement abandonnée pour les futures VLTT et l'on distingue alors, en été 1936, deux catégories :

— les VLTT à 4/5 places, 45/50 ch, 4 roues motrices (ou 6 roues dont 4 motrices), 85 km/h minimum, « *destinées plus particulièrement aux liaisons d'états-majors* »;

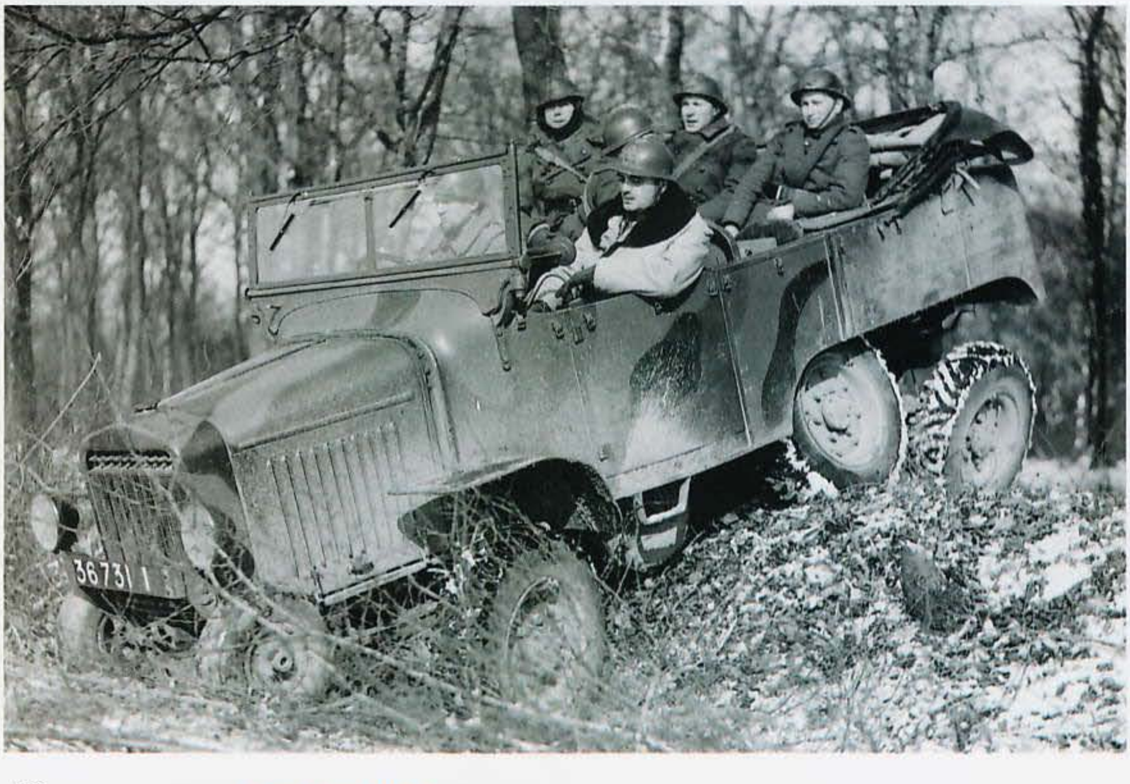
— les VLTT à 6 places, 50/55 ch, 6 roues motrices (ou à défaut, 6 roues dont 4 motrices), 75 km/h minimum, « *plus spécialement destinées à être utilisées comme voiture de reconnaissance dans les unités combattantes* ».

Il est intéressant de souligner que l'on retrouve dans cette classification des VLTT selon le nombre des per-



Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/43

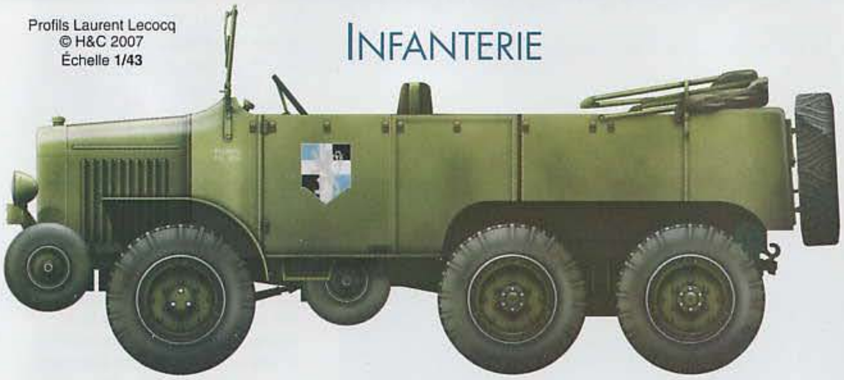
VLTT Laffly S 15 R du 103e RALA (6e CA)
Profil tiré de la photo ci-contre, voiture 36 731. Aucun insigne n'est visible. Le camouflage a été réalisé artisanalement dans l'unité en larges tâches obliques, supposées ocre jaune et terre de Sienne, sur le fond vert olive uni de sortie d'usine.

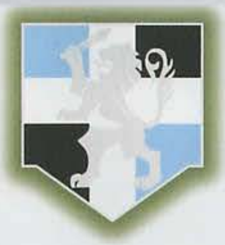


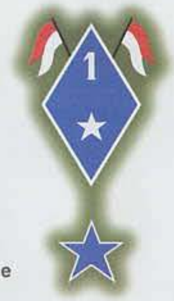
Cette VLTT Laffly S15 R matricule 36 731 revêtue d'un camouflage est en service en 1939-1940 au 1er groupe du 103e RALA (régiment d'artillerie lourde automobile). Ce groupe équipé du nouveau canon de 105 L modèle 1936 S, tracté par des Somua MCG, compte, à sa 3e batterie, deux VLTT, celle-ci et la 36 732. Au premier plan, en canadienne d'achat personnel, le capitaine Fouchy, commandant la batterie. Ce beau document est extrait d'un reportage de février 1940 montrant les évolutions en tous terrains de la S 15 R.
(Coll. F. Vauvillier)

Profils Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/43

INFANTERIE







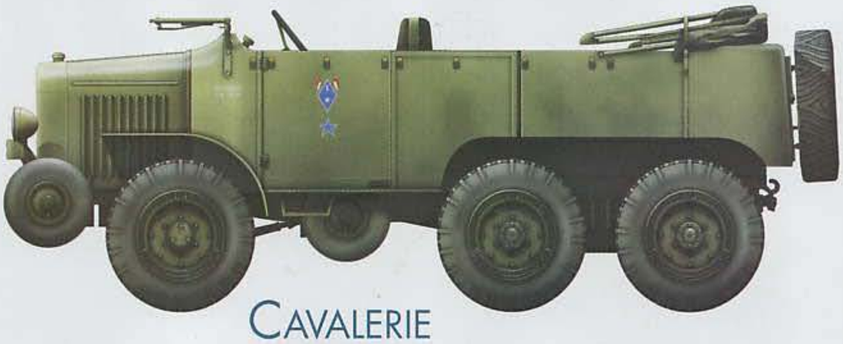
VLTT Laffly S 15 R du 27e RI
Profil tiré de la photo page ci-contre, voiture 36 766. À l'occasion d'un défilé, les boulons-graisseurs on été peints en blanc, de même que les cerclages de roues. L'insigne est d'une taille particulièrement imposante.

sonnels transportés la même distinction que celle effectuée onze ans auparavant, à l'occasion du concours de Satory en 1925, qui avait créé les catégories des voitures « type L » (liaison, à quatre places) et « type R » (reconnaissance, à six places).

On peut observer aussi que la VLTT Laffly S 15 R entre sans équivoque [9] dans la seconde catégorie du programme de 1936 (voitures à six places pour les unités combattantes) et qu'elle possède presque la vitesse demandée (72 km/h au lieu de 75 km/h). De 1937 à 1940, on trouvera progressivement des Laffly S 15 R dans un très grand nombre de corps de troupe, mais à chaque fois en tout petit nombre, saupoudrées sur l'ensemble des troupes motorisées. Les principaux corps auxquels sont attribués des VLTT (des divers constructeurs) sont les suivants :

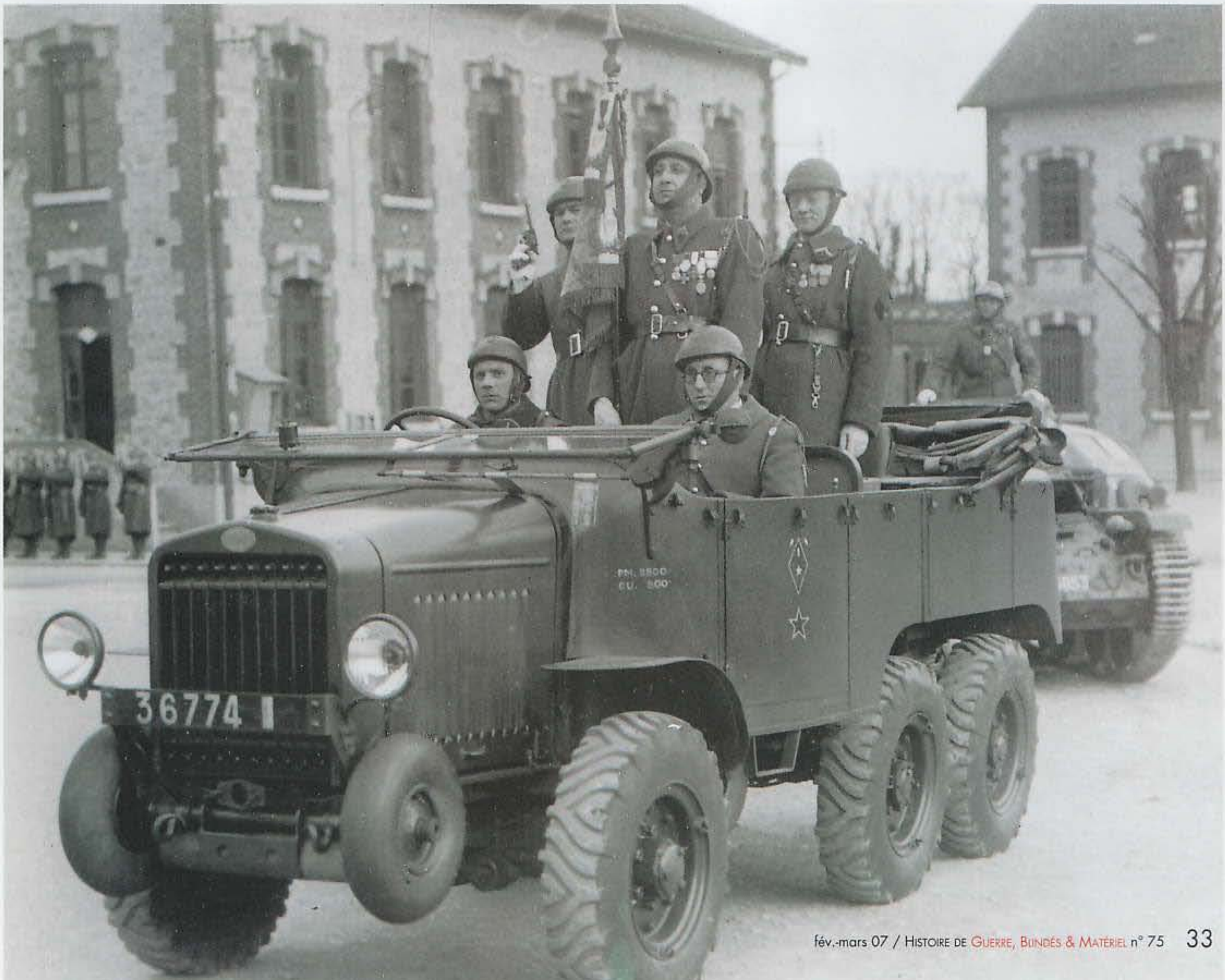
— *infanterie* : les RI de « type motorisé » (c'est-à-dire ceux entrant dans la composition des DIM) disposent chacun de sept VLTT (trois à la compagnie de commandement, une à la compagnie régimentaire d'engins et une par bataillon). Les bataillons de chasseurs portés des DCr en reçoivent également six.

— *chars de combat* : il est prévu l'attribution à chaque BCC mobilisé de cinq VLTT (BCC légers) ou sept VLTT (BCC de chars B). Ces dotations sont généralement réalisées en 1939-40 mais on doit souligner



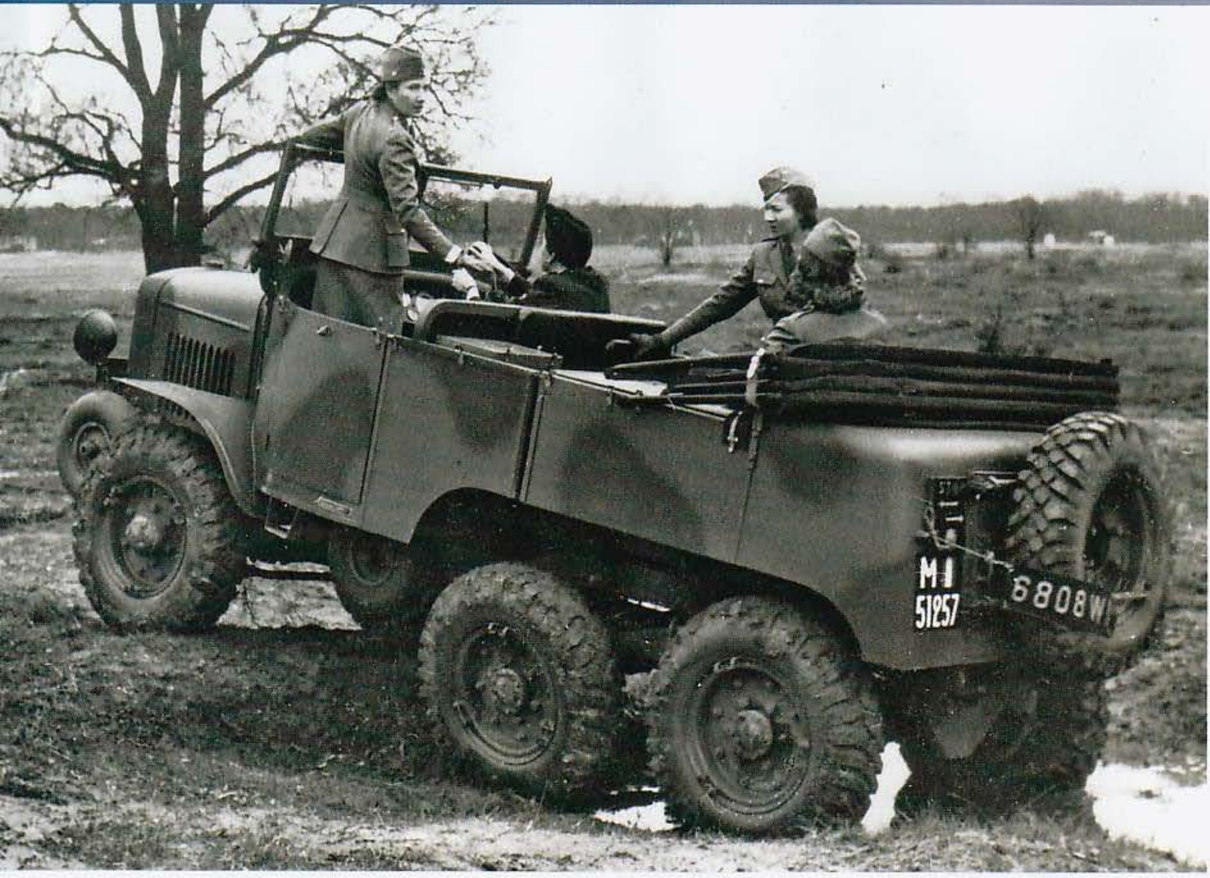
CAVALERIE

VLTT Laffly S 15 R du 1er RDP (2e DLM)
Profil tiré de la photo ci-dessous, voiture 36 774. Ce régiment est équipé en majorité d'un autre modèle de tous terrains Laffly, la voiture de dragons portés S 20 TL. L'étoile sous l'insigne est très probablement le symbole d'un véhicule de commandement.

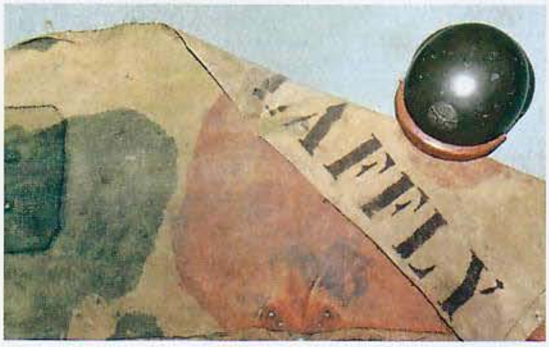


---

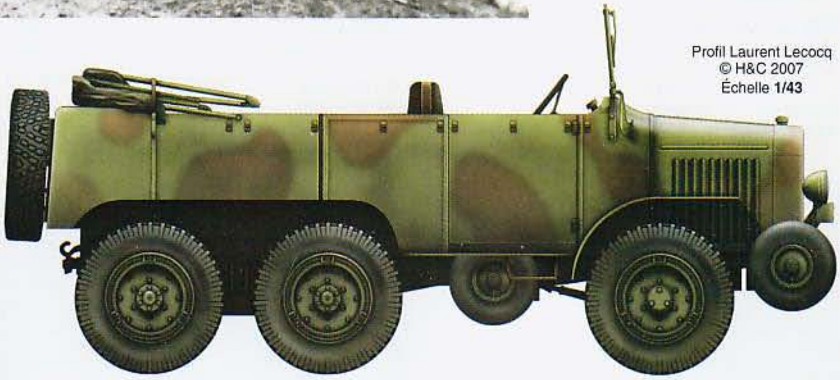
[9] À cet égard, la VLTT Lorraine 72 est beaucoup plus éloignée du nouveau programme par sa faible vitesse (59 km/h), et par le fait qu'elle existe en version 4 places et en version 6 places.



Cette belle photographie prise au printemps 1940 présente des conductrices des SSA (sections sanitaires automobiles) se familiarisant à la conduite d'une VLTT Laffly S 15 R flambant neuve, matricule M 51 257. Mme Guérard, l'épouse du directeur général des usines Laffly et elle-même membre des SSA, mit sur pied des cours de conduite en tous terrains afin que les conductrices puissent, le cas échéant, être affectées à des unités militaires autres que sanitaires. En effet, la fondatrice des sections sanitaires automobiles féminines, Edmée Nicolle, envisageait, en mars 1940, « *pour parer à l'urgence des besoins* [de créer] *plusieurs divisions qui se mettraient à la disposition de l'armée, à l'instar du personnel féminin britannique (ATS) et finlandais (Lottas)* ». *(Coll. F. Vauvillier, détails historiques sur les SSA aimablement fournis par Frédéric Pineau, auteur des* Femmes sous l'Uniforme *H&C 2006)*



Cette bâche de voiture tous terrains Laffly a reçu un camouflage à deux tons ajoutés (vert foncé et terre de Sienne) qui est probablement artisanal, réalisé en corps de troupe en 1939-1940. Le casque des troupes motorisées avec insigne d'artillerie donne l'échelle des lettrages et des taches. *(Coll. et photo P. Wagner)*



Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/43

VLTT Laffly S 15 R de fabrication 1940
À la fin de 1939, tous les constructeurs reçoivent l'ordre de fournir désormais leurs véhicules, non plus en vert olive uni, mais en camouflage, le schéma et les teintes ne faisant l'objet d'aucune instruction retrouvée. Chez Laffly, le camouflage usine prend la forme de larges tâches brunes sur fond vert olive. Remarquons que ce dernier marché de VLTT S 15 R (série M 51 200) a été chaussé de pneumatiques Michelin tous terrains, au lieu des Dunlop Trakgrip fournis sur les marchés précédents.

Malgré sa qualité fort médiocre, nous avons choisi de publier cette photographie du fait de son ambiance exceptionnelle. C'est la guerre, la vraie... Nous sommes fin mai 1940 au 322e RATTT (4e DCR). Au premier plan, les observateurs d'artillerie ont déployé leurs instruments, pour une mission de reconnaissance de l'état-major du régiment. Au bord de la route, une VL, probablement Renault, portières ouvertes et camouflée de branchages, transporte une partie de l'équipe. Au second plan, postée en plein champ, une VLTT Laffly S 15 R sur laquelle a été placée une mitrailleuse antiaérienne. On croit reconnaître une Hotchkiss 8 mm modèle 1914, sachant cependant que, en général, les régiments d'artillerie sont dotés pour leur DCA légère de Saint-Étienne modèle 1907, mitrailleuse retirée du service dans les armes de mêlée du fait de ses fréquents enrayages. *(DR, via H. de Wailly)*

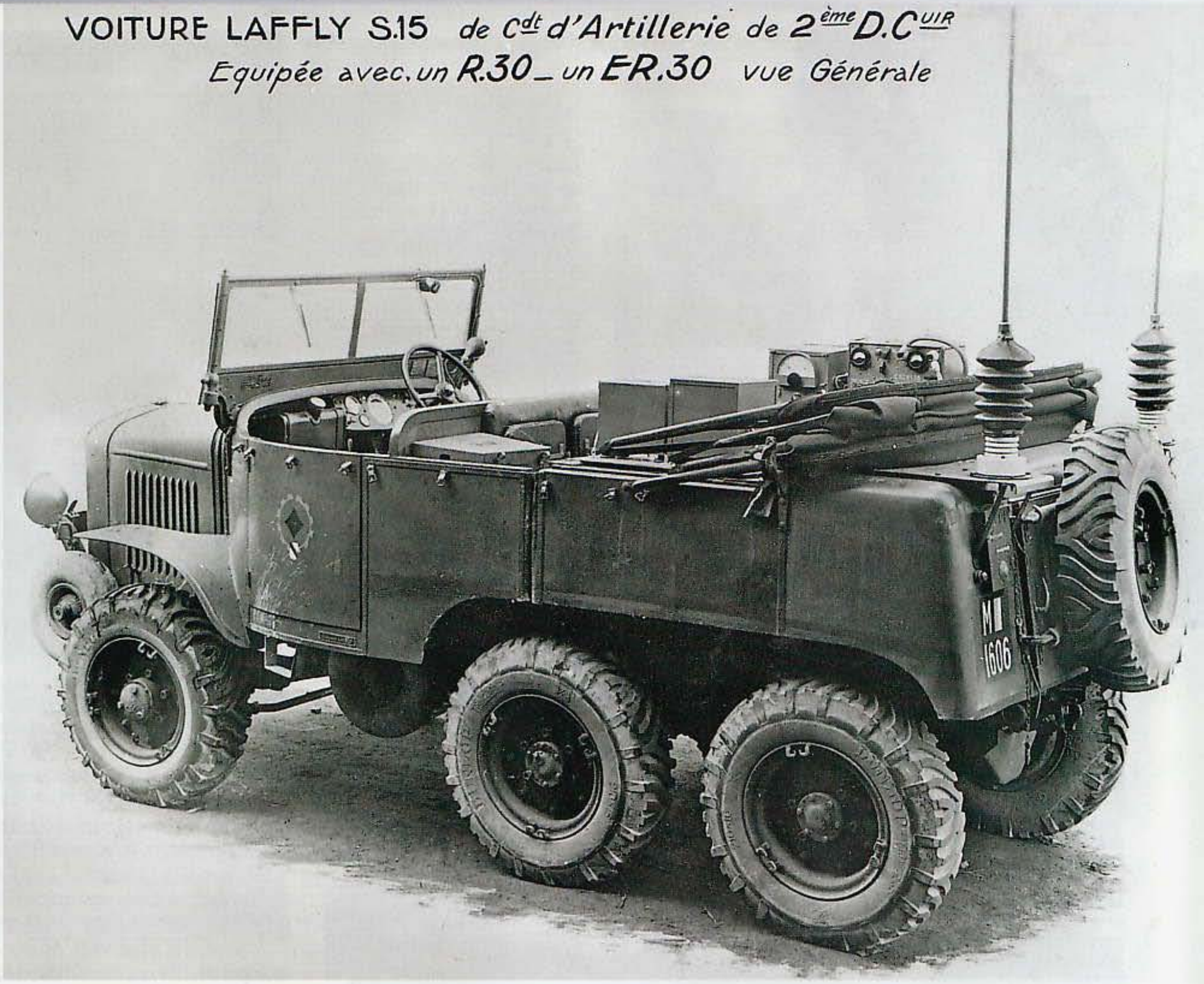
que les Laffly S 15 R y sont mises en service tardivement (principalement avec des voitures provenant du marché n° 71 136 D/P livrées en 1939), et l'on trouve encore, dans certains BCC en 1940, des VLTT semi-chenillées P 19 B totalement périmées [10].

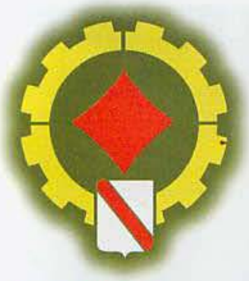
— *cavalerie* : on trouve une VLTT au niveau escadron, et plusieurs autres aux niveaux supérieurs. Soulignons à ce propos que la Laffly S 15 R est jugée, en 1939, comme disposant d'une « *vitesse encore insuffisante pour doubler aisément les colonnes de dragons portés* », capables de tracer à plus de 60 km/h ;

— *artillerie* : différents types de RA motorisés reçoivent des VLTT. Ce sont notamment les RADC et RADLM (71e à 78e, comptant huit VLTT par groupe, plus trois au niveau régiment), les 14 RA divisionnaires à tracteurs tous terrains appartenant aux DIM, les quatre RATTT (305e, 309e, 319e et 322e) intégrés aux DCr,

---

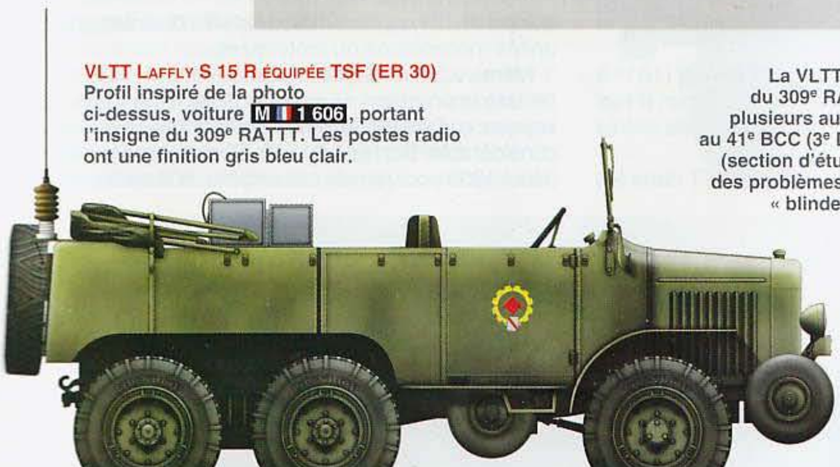
[10] Provenant en particulier d'un ultime lot de 68 (ou 69) voitures construites en 1938 par Chenard & Wacker, sur licence Citroën.


VOITURE LAFFLY S.15 de Cdt d'Artillerie de 2ème D.Cuir
Equipée avec. un R.30 _ un ER.30 vue Générale
M
1606



Insigne peint du 309e RATTT (2e DCr)
Cet insigne, très simplifié et graphique, ne s'inspire que d'assez loin de l'insigne métallique. On y retrouve seulement la roue dentée (symbole de motorisation) et l'écu de la ville de Strasbourg, où le 309e tenait garnison avant-guerre. L'as de carreau ne semble pas être un insigne d'unité élémentaire : il apparaît sur un recueil inédit présentant tous les insignes de véhicules des corps de la 2e DCr.

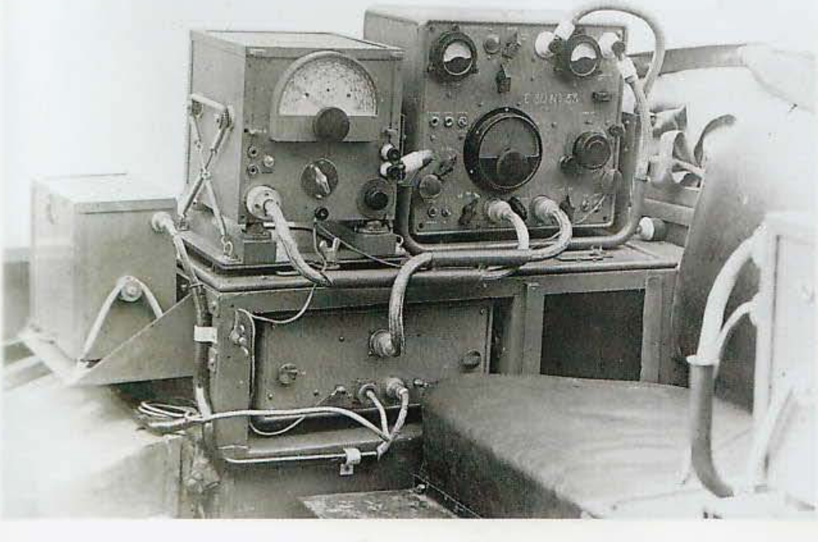
VOITURES TSF

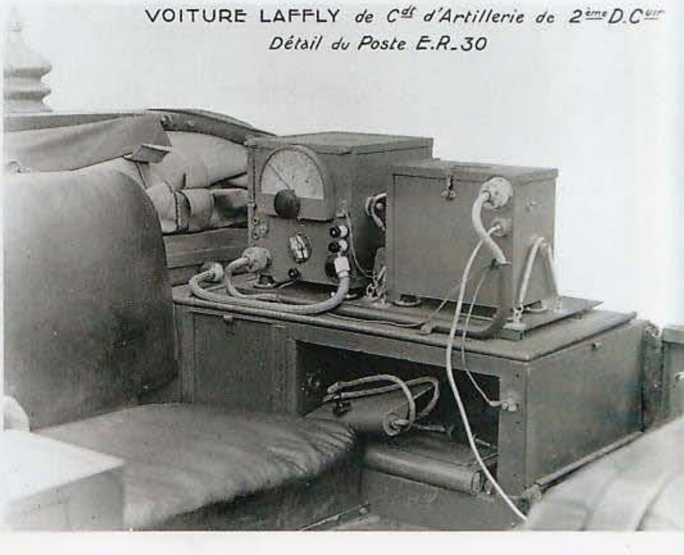


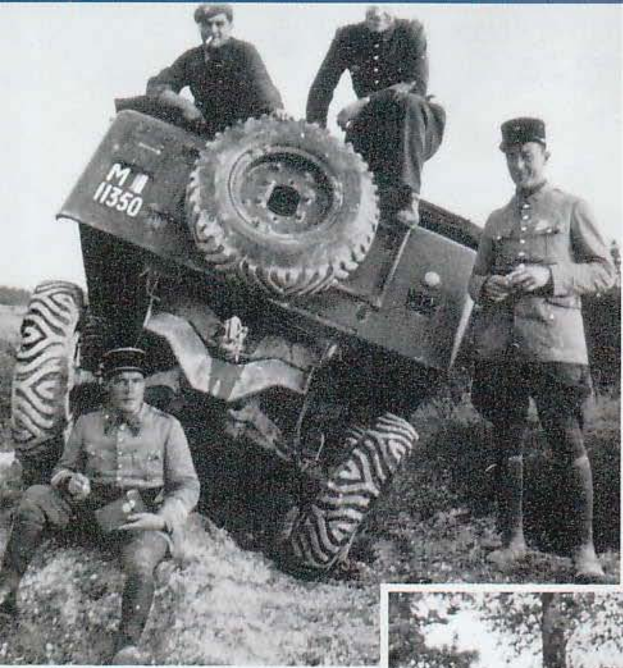
VLTT Laffly S 15 R équipée TSF (ER 30)
Profil inspiré de la photo ci-dessus, voiture M 1 606, portant l'insigne du 309e RATTT. Les postes radio ont une finition gris bleu clair.

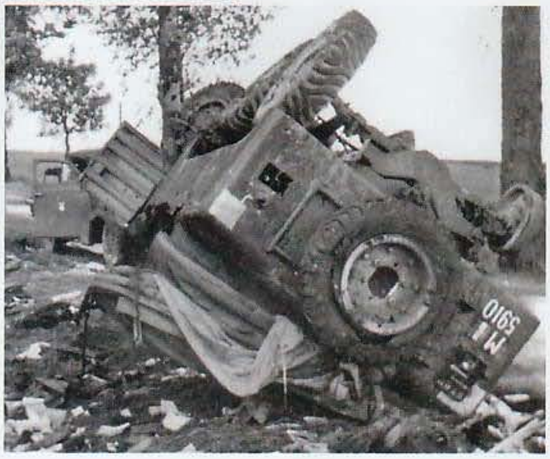
Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/43

La VLTT Laffly S 15 R M 1 606 équipée en voiture radio pour les besoins du 309e RATTT (2e DCr), ne constitue pas vraiment une exception. On connaît plusieurs autres exemples de S 15 R dotées de la TSF, notamment la M 1 839 au 41e BCC (3e DCr). Ces installations réalisées dans les règles de l'art par la SEMT (section d'études du matériel de transmissions) du fort d'Issy posent néanmoins des problèmes, car les véhicules n'ont pas été prévus à cet effet, et il faut d'abord « blinder » le circuit électrique de chaque voiture à équiper, afin d'éviter les parasites. Pour installer la radio sur la S 15 R, la SEMT a utilisé le volume des deux coffres latéraux en les aménageant *ad hoc* et en fixant les postes eux-mêmes sur les couvercles d'accès aux coffres. L'équipement avec le tout nouveau poste ER 30 de commandement des DCr (➠ tous détails dans GBM 74, pages 71-72) se compose, sur cette voiture, des éléments suivants :
— à droite, récepteur R 30, émetteur E 30 (n° 33), baie d'alimentation (dans le coffre) et convertisseur rotatif CC/CA ;
— à gauche, un second récepteur R 30 et son convertisseur.
Hormis l'installation radio, la très belle photo ci-dessus montre d'intéressants détails intérieurs du véhicule : le réservoir auxiliaire (30 litres) devant l'aide-conducteur, la planche de bord, la très archaïque poire en caoutchouc de l'avertisseur sonore, et les deux strapontins dressés contre le dossier capitonné. *(SEFT)*









Deux représentantes de tranches numériques rarement observées sur les VLTT Laffly S 15 R. À gauche, voiture **M 11 350** d'un régiment de chars, le 507e RCC de Metz, à la veille de la guerre. Ci-dessous, voiture **M 5 910** retournée et détruite durant la campagne de mai-juin 1940, unité inconnue. La première photographie met bien en évidence l'articulation des arbres de roues, et la seconde montre le détail de structure de la portière. *(Coll. S. Bonnaud et R. Potié)*

Les marchés de VLTT Laffly S 15 R

NB : *les listes définitives n'ont pas été retrouvées à ce jour. Les données ci-dessous forment une reconstitution très partielle.*

Marché n° 61 843 D/P	(26 voitures)
36 550 à **36 570**	livrées en 1937
Marchés n° 70 161 et 71 599 D/P (93 voitures probables)	
36 730 à **36 780**	livrées en 1938
Marché n° 71 136 D/P	*(277 voitures minimum)*
M 1 530 à **M 1 880**[A]	277 livrées en 1939 (avant-guerre)
Marché n° 71 994 D/P et 2 CA (15 + 35 + 15 voitures)	
M 5 910 à **M 5 940**[B]	livrées en 1939 (10 dernières en sept.)
Marché n° 86 058 D/P	(7 voitures)
M 11 350 à **M 11 350**[B]	livrées en 1939 (avant-guerre)
Marchés n° 86 105 et 86 108 D/P (12 + 1 voitures)	
M 00 000 à **M 00 000**	livrées en 1939 (avant-guerre)
Marchés n° 86 019 et 86 187 D/P (15 + 4 voitures)	
M 14 310 à **M 14 320**[B]	livrées en novembre 1939
Marché n° 6 405 Colonies	(1 voiture)
M 00 000	sortie d'usine fin février 1940 [C]
Marché n° 96 114 D/P	(169 voitures, pneus Michelin)
M 51 200 à **M 51 300**	livrées du 13 janv. au 18 mai 1940

NB : s'ajoutent à cette liste une poignée de VLTT S 15 R pour les troupes coloniales, 10 VLTT S 15 R (*marché Hotchkiss*) pour la Roumanie, et quelques autres véhicules à châssis S 15 R mais carrossés autrement qu'en VLTT.

A. Tranche comportant au-moins 350 numéros, mais une partie d'entre eux est peut-être attribuée à un autre type de véhicule.

B. Corrélation purement arbitraire entre les tranches numériques (identifiées sur photographies ou états) et les numéros des marchés.

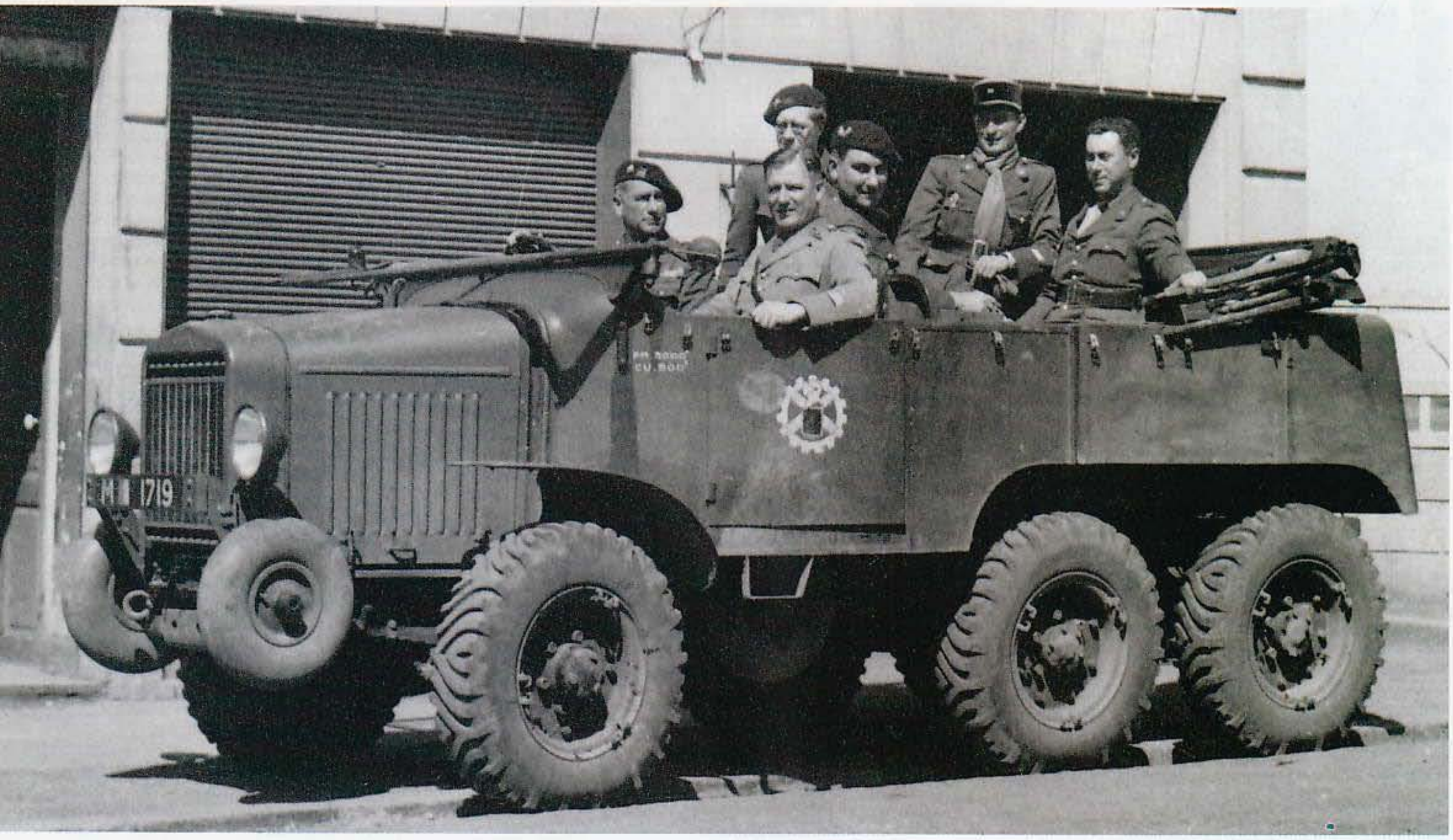
C. En compagnie de huit tracteurs S 15 T porteurs et d'un tracteur S 25 T de dépannage (dotation d'une batterie coloniale de 75 modèle 1928 porté). Expédition outre-mer en mars 1940, ➡ p. 38).

les RA lourde automobile de corps d'armée (101e à 104e, 107e, 108e, 120e, 123e et 124e ; chacun d'eux étant doté en principe de 19 VLTT), et quelques autres régiments motorisés divers.

— *génie* : enfin, on trouve quelques VLTT dans les companies de sapeurs motorisés affectées aux grandes unités mécaniques ou motorisées.

Même si, au niveau élémentaire, cette ventilation donne une impression de saupoudrage — somme toute logique vu l'emploi réservé aux VLTT — leur total est considérable. Sur les 1 317 VLTT commandées depuis début 1935 pour remplir ces emplois, 806 seulement ont

CHARS

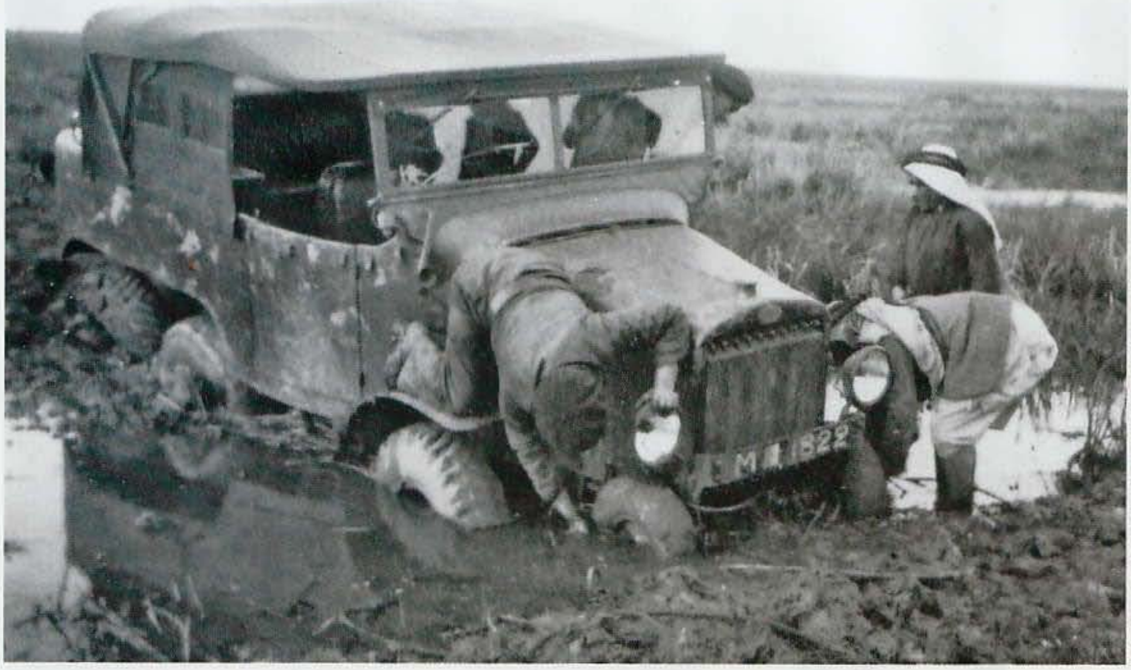


La VLTT Laffly S 15 R **M 1 719** du 29e BCC (doté de Renault FT) apparaît dans toute sa splendeur sur ce document du printemps 1940. Cette tranche numérique est la plus importante de toutes celles attribuées aux S 15 R, et on la retrouve tout particulièrement (mais pas seulement) dans les BCC. L'insigne du 29e, fidèlement représenté (écu de Normandie brochant sur le heaume et les canons croisés, l'ensemble sur une roue dentée), a été peint sur la portière. *(Coll. S. Bonnaud)* été livrées à la date du 1er septembre 1939. Exactement trois mois plus tard, il existe aux armées 912 VLTT, plus 60 mobilisées dans les formations du territoire et 87 disponibles, parmi lesquelles on retrouve quelques petites Berliet à quatre roues motrices. Dans leur quasi-totalité toutefois, les VLTT de 1939-1940 sont du type à 6 places, existant en trois modèles différents :

— **Citroën-Kégresse** (ou Chenard & Walcker pour les plus récentes) **P 19B**, voiture semi-chenillée lente et périmée, condamnée par le programme de 1936 mais maintenue en service en attendant la relève ;

— **Lorraine 72**, voiture de transition (1934) encore insuffisamment rapide ;

— et notre sujet du jour, la **Laffly S 15 R**, seule VLTT pouvant être considérée comme moderne en 1939, bien que ne répondant pas totalement au programme de 1936 : sa dérivée surbaissée Hotchkiss W15 R, jamais sortie en série, devait seule s'y conformer.

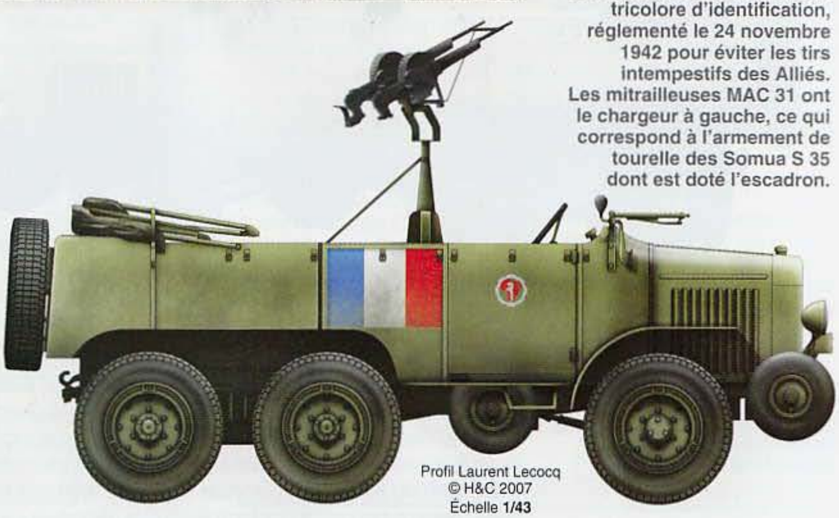


La VLTT Laffly S 15 R M 1 822 du 68e BCC en fâcheuse posture dans un trou marécageux de l'Ouadi, région d'Homs (Syrie), printemps 1940. Ce bataillon doté de Renault R 35 aurait dû être livré, au complet, à la Pologne, mais la soudaineté de la campagne de septembre 1939 a empéché son expédition, et ce matériel a finalement servi à constituer un bataillon de chars de l'armée du Levant. *(Coll. F. Vauvillier)*

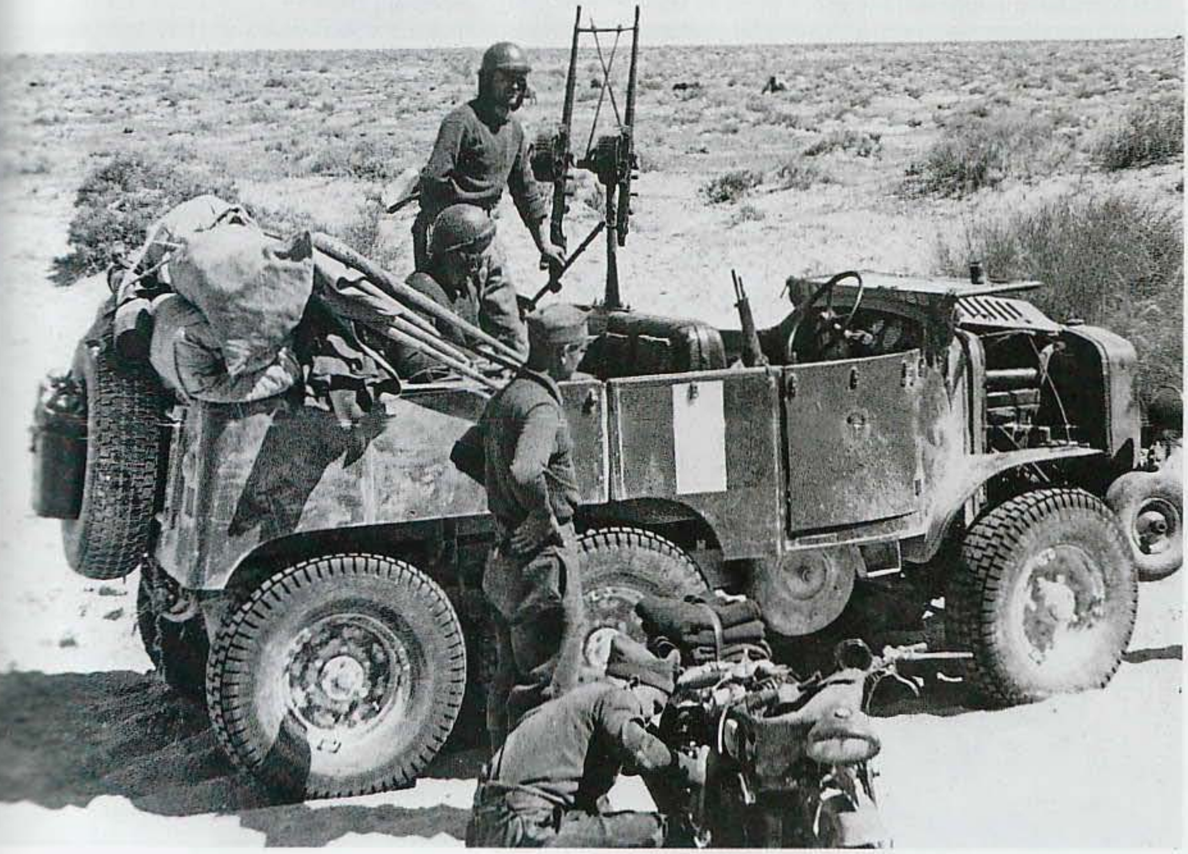
AFRIQUE DU NORD ET LEVANT

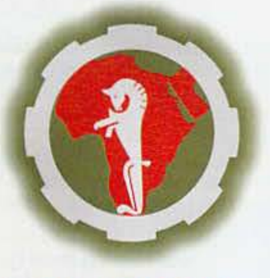
VLTT LAFFLY S 15 R DU 2/12e GACA, TUNISIE 1943

Profil tiré de la photo ci-dessous, matricule inconnu. La voiture porte l'insigne de l'unité et le grand drapeau tricolore d'identification, réglementé le 24 novembre 1942 pour éviter les tirs intempestifs des Alliés. Les mitrailleuses MAC 31 ont le chargeur à gauche, ce qui correspond à l'armement de tourelle des Somua S 35 dont est doté l'escadron.



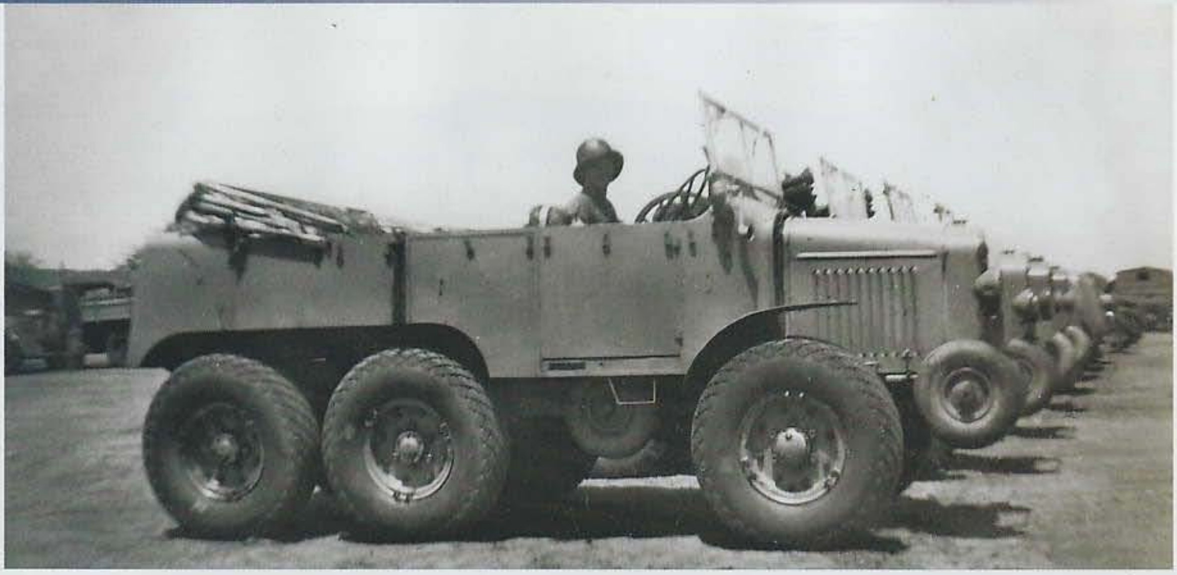
Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle **1/43**





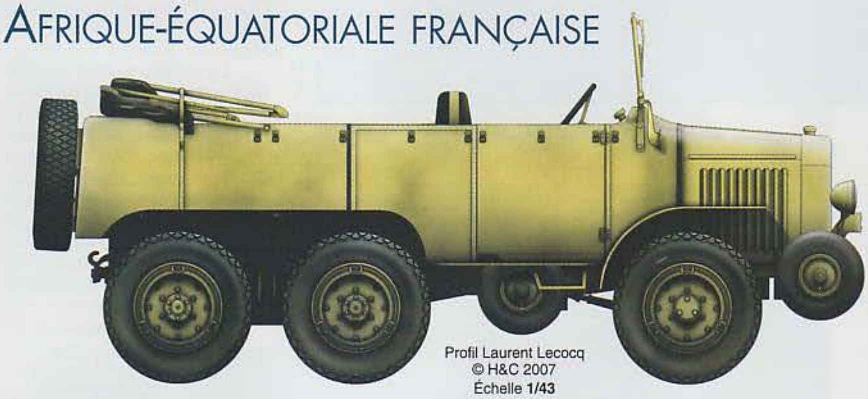
INSIGNE PEINT DU 12e GACA
Conforme au modèle métallique. La carte d'Afrique est rouge au 2e escadron (capitaine Gribius), équipé de 23 chars Somua S 35.

Comment résister à publier cette photographie fort connue, mais si belle ? Le 12e groupe autonome de chasseurs d'Afrique créé en 1941 en vue d'assurer la garde de l'Empire en AOF, est expédié début 1943 en Tunisie pour prendre part à la campagne. Son escadron de S 35 comporte aussi cette splendide VLTT Lafly S 15 R munie d'un montage antiaérien, un jumelage de 7,5 mm MAC 31 de chars. Les pneumatiques sont de marque anglo-saxonne. *(© ECPAD / France)*



Cette photo hélas non datée et sans légende au dos représente, selon toute vraisemblance, la section portée de Largeau du lieutenant Ceccaldi (deux pièces, soit quatre S 15 T), qui fera partie de la colonne Leclerc : ses S 15 T rendront l'âme peu avant l'arrivée à Koufra mais l'un des deux canons de montagne, monté sur un Chevrolet bricolé *ad hoc*, deviendra le célèbre « 75 de Koufra ». La VLTT Laffly S 15 R du premier plan masque presque totalement les porteurs S 15 T. *(Anc. coll. J.-G. Jeudy)*

AFRIQUE-ÉQUATORIALE FRANÇAISE



Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle **1/43**

VLTT Laffly S 15 R
type Colonies
De carrosserie identique au type métropolitain, elles sont peintes en ocre jaune clair comme tous les véhicules sahariens et des territoires du Sud.

Les Laffly aux colonies

Éclipsé par le déclenchement des hostilités en Europe, un effort de réarmement a été entamé avant-guerre dans les deux parties de l'empire colonial français exposées à la menace d'une armée équipée à l'occidentale : d'une part en Afrique-équatoriale française face aux Italiens, d'autre part en Indochine face aux Japonais.

En Afrique-équatoriale française, il s'agit de faire face aux *compagnia sahariana* appuyées sur les forts implantés par l'Italie dans le sud libyen. C'est ainsi qu'est créée, à la date du 1er janvier 1939, la compagnie portée de Largeau dont les véhicules sont dirigés vers leur destination en plusieurs convois, en mai et juin 1939 : 30 camions Matford de 3 t et 24 tous terrains Laffly dont 16 bâchés S 20 TL. Mais ces derniers ne pourront pas dépasser Koro-Toro, à 350 km au sud de Largeau.

En même temps que la compagnie est créée la section de 75 portée de Largeau, dotée de quatre Matford et cinq Laffly [11], arrivés sans encombres à Largeau. « *Des autres types de voitures Laffly arrivés à Largeau, les unes (S 15 T) ne sortent que pour les exercices d'embarquement ou de débarquement de la section d'artillerie, les autres (**S 15 R**), au nombre de deux, sont des **voitures de reconnaissance** inaptes au transport de matériel et ne sont utilisées que pour des randonnées rapides et recherches de pistes.* » (30 novembre 1939).

Dans les archives Laffly de 1939-1940 figure une seconde livraison à l'Afrique noire : une VLTT S 15 R, huit tracteurs porteurs S 15 T et un tracteur S 25 T de dépannage. Ces 10 véhicules sont livrés fin février 1940 aux ateliers Gerfaud pour emballage maritime, destination non retrouvée [12].

Pour l'Indochine, les renseignements disponibles sont plus fragmentaires encore. Des *détachements motorisés* (DM) comprenant chars FT, chenillettes, automitrailleuses et motos sont constitués en 1939, avec de maigres moyens. Une photographie prouve qu'au moins une VLTT Laffly S 15 R a aussi été expédiée là-bas. ■

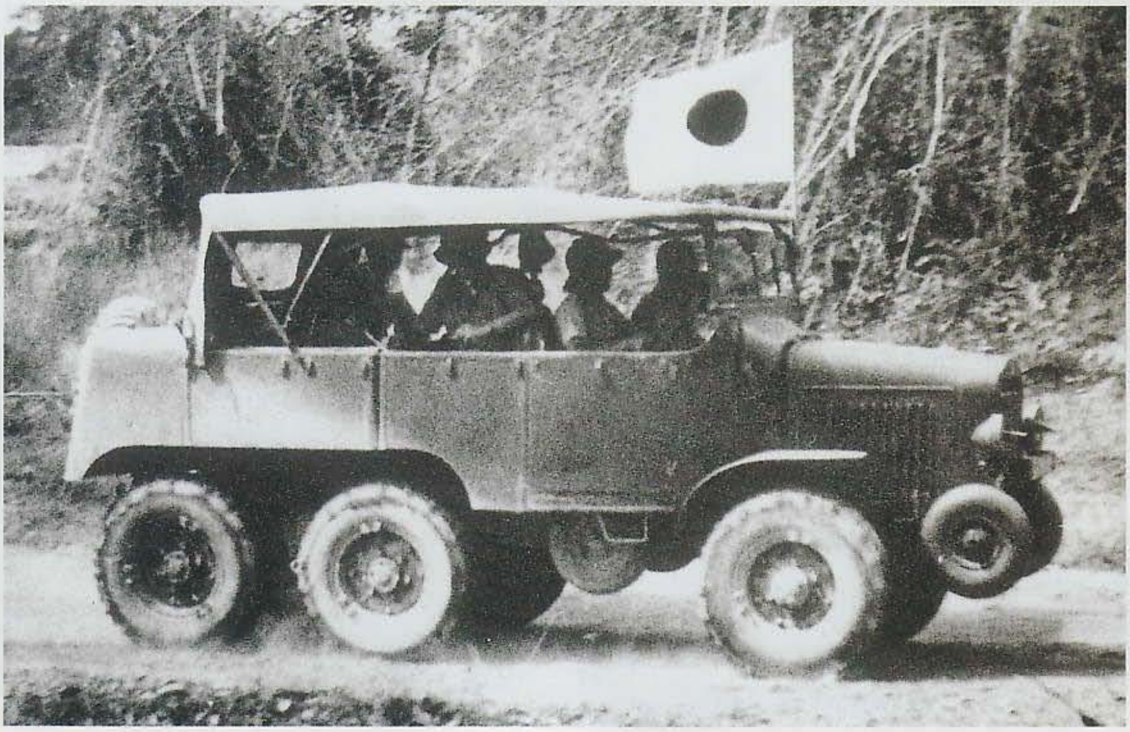
Notes

[11] Supposés inclus dans les 24 véhicules précédemment cités, soit : 16 bâchés S 20 TL, quatre porteurs S 15 T, deux dépanneurs S 25 T et deux VLTT S 15 R.

[12] Très probablement Mao (près du Lac Tchad) où stationnait dès avant-guerre une section de 75 de montagne.

NDLA : Jean-Gabriel Jeudy (†) a, le premier, établi le rapprochement entre les souvenirs du général Ingold (*L'Épopée Leclerc au Sahara*) et les Laffly type Colonies, dans son article « *Les Laffly de Koufra* » (VMI n° 34).

INDOCHINE



Ce surprenant document montre, en Indochine, une VLTT Laffly S 15 R comportant à son bord des Français des troupes coloniales, mais aussi un, ou peut-être deux, Japonais arborant le drapeau du soleil levant. Il s'agit d'une voiture chargée de parlementaires, photographiée durant l'une de ces confrontations où Français et Nippons se sont trouvés face à face, après l'Armistice de juin 1940. *(DR, via G. Gorokhoff)*

PARALLÈLES CROISÉES

Parmi les très nombreux courriers reçus (➡ pp. 4-5), deux en particulier offrent une mise en perspective de notre propos, susceptible d'intéresser tous nos lecteurs. Ils justifient donc l'ouverture de cette *Tribune libre*. Les voici.

Historien ou journaliste

L'éditorial et l'article le *Manifeste français* de François Vauvillier relèvent plus de l'historien que du journaliste.

La thèse défendue :

- mobilisation industrielle de la France en avance sur ses alliés ;
- la France, seule grande puissance sous la menace d'un coup décisif ;
- la supercherie du devoir de mémoire : en 1940 aussi, nos pères se sont battus ;

mérite cette défense vigoureuse, argumentée et extraordinairement illustrée.

• On s'entend, en général, à dire qu'en quantité et surtout en qualité, le matériel français était supérieur ou égal à celui de l'ennemi. Le seul numéro 74 en développe la preuve irréfutable.

• *La France, seule grande puissance sous la menace*... Fait universellement ignoré (volontairement, sans aucun doute anglo-saxon) est bien un point à marteler jusqu'à ce qu'il soit écrit en majuscules dans le livre de l'Histoire avec un grand H. Les Américains filaient une relation intéressée avec le III^e^ Reich où leurs intérêts industriels et financiers étaient grands (et protégés). À plusieurs milliers de kilomètres d'Atlantique, ils étaient en PAIX avec l'Allemagne. Les Britanniques ont envoyé sur le continent une armée qui n'a pas fait mieux que les Français et peut-être moins bien, puisqu'elle n'a fait que fuir vers l'embarquement de Dunkerque.

• *En 1940, nos pères se sont battus*... Oui ! Et avec des pertes effroyables, dépassant par rapport au temps, celles de 1914-1918.

Un de nos pères, 24 ans en juin 1940, sous-lieutenant au 173^e^ RI, a fait, comme on dit, la *campagne de France*, qui n'a pas été pour lui ni pour les hommes une drôle de guerre, mais une vraie, avec tout ce qu'il faut de morts, de blessés et de prisonniers. Le même officier a repris le combat en Tunisie, puis en Italie où, avec deux sections de tirailleurs marocains, il a fait 47 prisonniers allemands à Lenola, à l'ouest de Cassino, montrant bien que si la bataille de la *campagne de France* avait été perdue, la guerre, elle, pouvait être gagnée.

Rétablir cette vérité, c'est rétablir la mémoire. C'est bien là l'honneur de l'historien et celui du journaliste.

F.-X. Vesperini, 75018 Paris

Erreurs, fautes et trahison

L'armée de 1940 était effectivement magnifique, surtout le 14 juillet sur les Champs Elysées où elle faisait vibrer le bon peuple. Malheureusement, elle était commandée par un état-major inepte, dépassé. Les événements l'ont amplement prouvé en juin 1940 avec un zeste de trahison de certains (voir *L'étrange Défaite* de J.-M. Bloch, et plus récemment *Le Choix de la Défaite* d'Annie Lacroix-Riz). Erreurs politiques des radicaux-socialistes, fautes stratégiques de l'état-major, montée en Belgique qui a abouti à Dunkerque, évacuation des intervalles de la ligne Maginot qui a conduit à la capitulation du groupe d'armées Prételat au Donon le 23 juin.

J'ai vécu au Donon ces journées traumatisantes où je voyais des milliers de soldats remontant vers le nord en captivité ; magnifique en effet. Il ressort de votre étude que le matériel français de l'époque valait largement le matériel allemand, les soldats aussi (*120 000 morts pour la peau*, d'après R. Bruge). Ce matériel a été mal employé et dans beaucoup de cas n'était pas où il fallait. Ajoutons un sabotage discret du PC et de la CGT, indétectable mais réel, pacte germano-russe oblige.

En page 40, vous écrivez (je cite) : « *la nécessaire déclaration de guerre, etc.* » Étonnante affirmation en 2006 quand on connaît la suite de l'Histoire. Je rappelle pour mémoire qu'il était possible politiquement de laisser l'Allemagne déclarer la guerre et d'être l'agresseur, et qu'il est criminel de déclarer la guerre alors qu'on est incapable de la faire industriellement, ce qui était le cas en septembre 1939.

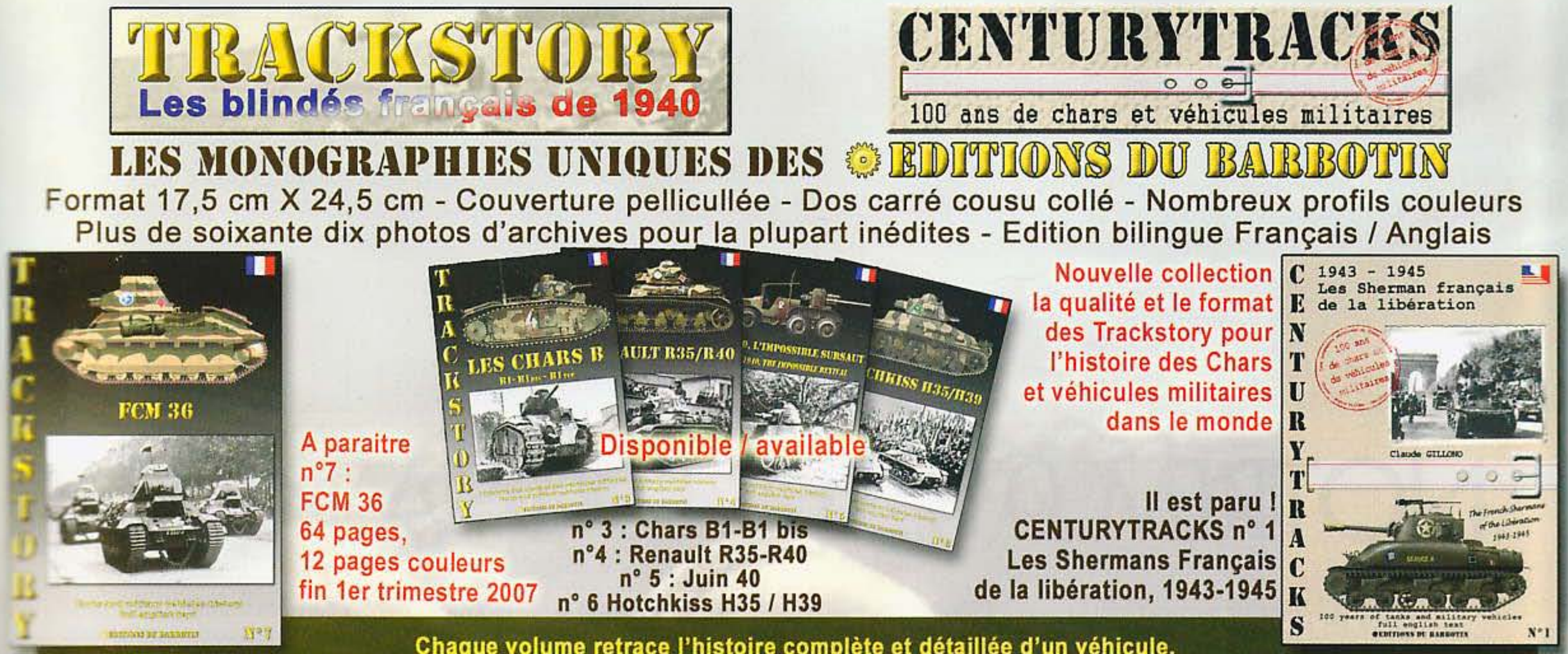
Le gouvernement belge soi-disant neutre mais favorable aux nazis. L'Angleterre inexistante sur terre, confite dans son insularité pour aboutir à Dunkerque. Reste la France, seule pour recevoir le choc, attendre avec les résultats que l'on sait, avec les suites politiques, économiques, militaires qui viendront.

Voici ce que les lignes de ces pages m'inspirent. Vous devriez regarder à deux fois avant d'écrire de genre d'appréciations. Tous les Français n'ont pas la mémoire courte, comme il a été dit à l'époque.

Ceci étant, j'attends le prochain numéro pour la suite.

Gabriel Pagny, 75004 Paris

FV Déclarer la guerre nous plaçait dans de meilleures conditions en cas d'attaque brusquée (une spécialité allemande) et permettait de lancer réellement l'industrie. Sur ce « front » là, nous *pouvons* et *devons* être spécialement fiers.


TRACKSTORY Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS 100 ans de chars et véhicules militaires

LES MONOGRAPHIES UNIQUES DES EDITIONS DU BARBOTIN

Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pelliculée - Dos carré cousu collé - Nombreux profils couleurs
Plus de soixante dix photos d'archives pour la plupart inédites - Edition bilingue Français / Anglais

A paraitre n°7 : FCM 36 64 pages, 12 pages couleurs fin 1er trimestre 2007

Disponible / available

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n°4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 Hotchkiss H35 / H39

Nouvelle collection la qualité et le format des Trackstory pour l'histoire des Chars et véhicules militaires dans le monde

Il est paru ! CENTURYTRACKS n° 1 Les Shermans Français de la libération, 1943-1945

Chaque volume retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule.
De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Nombre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n° 4 ☐ n° 5 ☐ n° 6 ☐ n° 7* ☐ Centurytracks n° 1 ☐

n° 7 disponible fin du 1er trimestre 2007

Port : CEE 4,00 € par n°, à partir de 3 n° commandés : frais de port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) / 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE) / 5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE)

Trackstory et Centurytracks 14,50 € + 3,00 € de port (france) par numéro commandé .... exemplaire(s) Total ☐

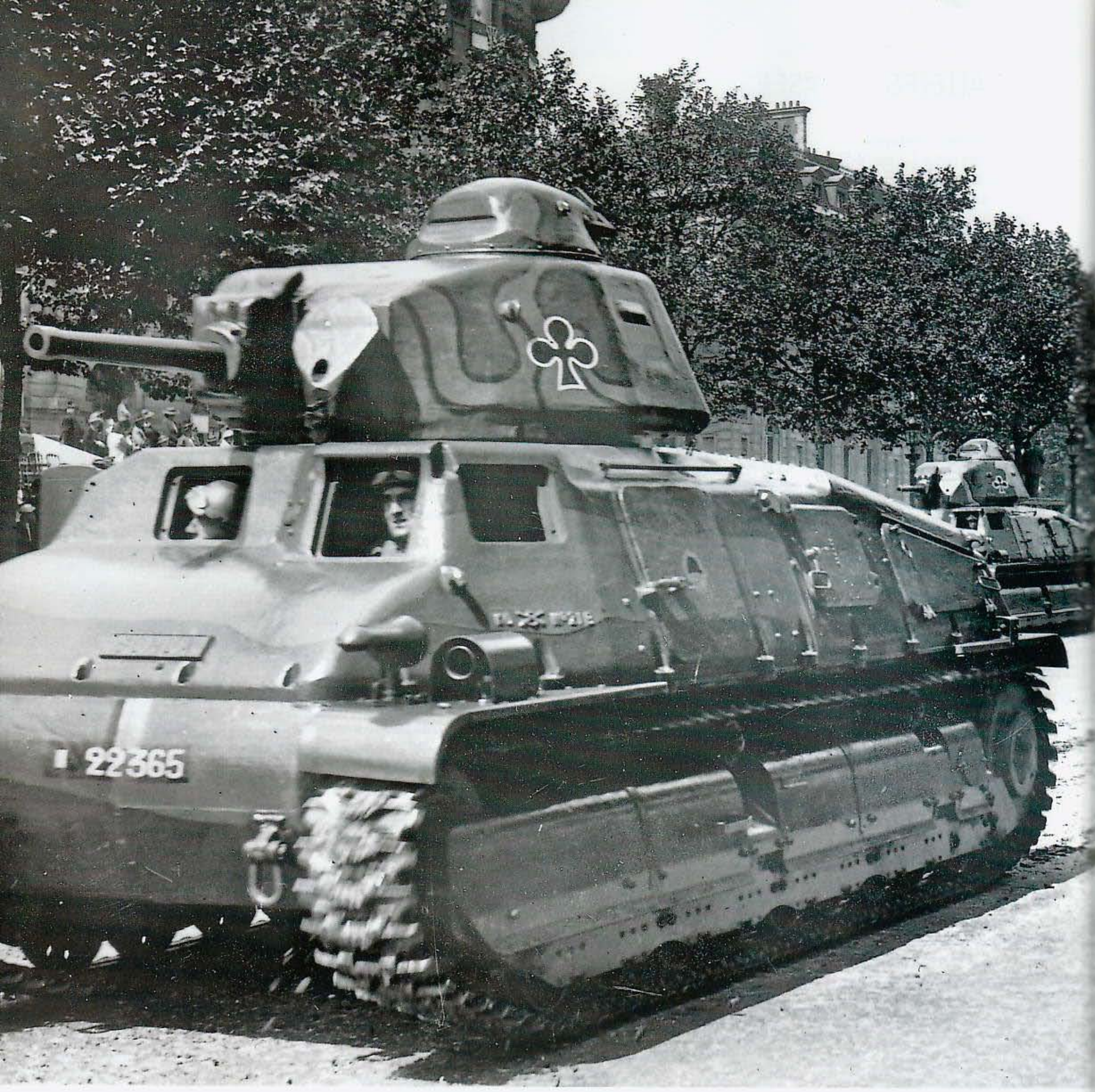
Nom / Name : Prénom / First name :
n°, rue / Street, number :
Code Postal : Ville/City : Pays / Country :
Email : Téléphone / Phone :

------------------Je joins mon règlement / Payment by ------------------

Chèque bancaire, chèque postal pour France uniquement - France et autres pays /Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte/ credit card number :
Expire le /Expiry date : Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur /credit card holder's name : Date et signature :

Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Achetez directement en ligne sur : http://www.minitracks.fr - Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

HdG 0107



NOTRE CAVALERIE MÉCANIQUE

Texte et documentation
François Vauvillier

Photographie de titre.
Chars de cavalerie Somua S 35 du 13e dragons (2e DLM) défilant sur les Champs-Elysées le 14 juillet 1938. Ces chars tout neufs appartenant au deuxième marché de fabrication n'ont pas encore reçu leur capot de conduite et volets de vision blindés. Sur le 22 365 du premier plan, l'insigne du régiment — la tour de Provins stylisée dans un cercle — est bien visible sur la portière. *(DR, coll. F. Vauvillier)*

Par la création de la DLM, la cavalerie française s'engage dès 1933, *la première au monde,* dans la voie des grandes unités mécaniques. Et, en présidant à la naissance du char Somua l'année suivante, elle se donne l'outil de qualité qui concilie vitesse, blindage et armement.

Nous avons choisi les deux exemples les plus marquants, mais il y en a d'autres : excellence des conceptions de Panhard en matière d'automitrailleuses, justesse de vue des cavaliers sur le canon automoteur d'appui direct (il allait être lancé en série à l'automne 1940), équilibre judicieux dans l'association au combat des unités mécaniques et des unités de fusiliers portés, perception juste de la vitesse au combat, la liste est longue.

Et, en mai 1940, nos trois DLM remplissent exactement leur mission — presque de sacrifice —, en avant des forces qui se ruent en Belgique et jusqu'aux Pays-Bas pour accomplir la manœuvre Dyle-Breda.

À côté de cette force mécanique d'avenir, notre cavalerie de 1940 se trouve, au moment de l'attaque allemande, en pleine mutation du

1940 À SON APOGÉE LE 10 MAI

cheval au moteur, sans qu'il soit possible d'affirmer, le 9 mai, que le cheval est définitivement condamné. Il demeure dans l'armée — et pas seulement dans la cavalerie — des défenseurs des armes montées, réputées mieux aptes que les troupes motorisées à la manœuvre de couverture dans certaines zones difficiles, les secteurs boisés notamment, et la forêt des Ardennes tout particulièrement, lieu privilégié des exploits malheureux de nos cavaliers. Ceci est l'une des raisons qui expliquent le maintien en 1940 de grandes unités de cavalerie dans lesquelles le cheval côtoie le moteur[1], et aussi de brigades indépendantes entièrement à cheval[2].

L'objectif de cet article n'est toutefois pas de relater les étapes de la transformation de la cavalerie du cheval au moteur, mais de présenter, de manière synthétique, le panorama de ses matériels blindés de combat en mai 1940 ; et d'expliquer aussi, très brièvement, *pourquoi* et *comment* s'est développée cette riche famille de matériels.

En premier lieu, il faut souligner que la cavalerie a endivisionné ses blindés quasiment dès l'origine (1914), en constituant des détachements d'automitrailleuses au sein de ses DC. Au début ce sont de simples torpédos de tourisme armés d'une mitrailleuse, peu ou pas blindés, capables d'effectuer rapidement des missions de reconnaissance à longue distance, des raids de faible envergure et des coups de main sur les itinéraires.

Le fait que, de 1915 à 1918, on les blinde de mieux en mieux, qu'on leur donne du canon, qu'on les perfectionne avec un inverseur de marche, qu'on leur confère de plus en plus l'apparence de véritables « *voitures de combat* » (VC) avec armement unique sous bouclier (automitrailleuses et autocanons Peugeot et Renault) puis, à partir de 1918, sous tourelle à double armement (caisse blindée Ségur-Lorfeuvre installée sur châssis de camion américain 2,5 t White TBC), ne change pas la donnée fondamentale de leur emploi : les premières AMC (automitrailleuses de cavalerie) sont tributaires de la route ou des bons chemins, elle peuvent donc difficilement lier leur action à la cavalerie à cheval. Or, les cavaliers s'intéressent très tôt et de très près à la complémentarité entre AMC, troupes montées et fusiliers portés. Si bien que, en avril 1922, l'état-major de l'armée décide de mettre au concours deux matériels futurs :

— l'*AMC n° 1* (programme d'avril 1923), qui répond à la même doctrine d'emploi que les automitrailleuses existantes (rapides, faiblement blindées et liées à la route) ;

— l'*AMC n° 2* (programme d'août 1924), qui est déjà et tout simplement ***l'idée d'un char de cavalerie***. À telle enseigne que, dans le cadre de ce programme, la cavalerie s'intéressera un instant, sans complexe, au nouveau char Renault NC, notablement plus rapide que son précédesseur le FT.

De ce premier programme d'après-guerre sort une multitude de voitures blindées plus ou moins anecdotiques[3], mais aussi deux matériels saillants, bien que modestes, qui ouvriront la voie royale de la cavalerie mécanique :

— *en tant qu'AMC n° 1*, l'automitrailleuse à roues **Panhard type 165/175**, (dite TOE du fait de son emploi ultérieur outremer) ;

— *en tant qu'AMC n° 2* (bien qu'occupant en réalité une position intermédiaire), l'automitrailleuse semi-chenillée **Schneider-Kégresse P 16** *(➜ page 44).*

Dans le courant de 1931, la cavalerie retouche ses programmes et donne de nouvelles désignations à ses futurs matériels :

— *l'AMC n° 1* devient l'AMD (automitrailleuse de cavalerie type *découverte*) ;

— *l'AMC n° 2* devient l'AMC (automitrailleuse de cavalerie type *combat*) et bientôt le char.

Et une nouvelle venue, issue par des voies détournées du programme annexe des AM de circonstance, devient l'AMR (automitrailleuse de cavalerie type *reconnaissance*).

Le canevas est tracé. À l'intérieur de celui-ci, la cavalerie va se doter, dans la décennie, de tous les matériels en service en 1940.

---

[1] Les DLC (divisions légères de cavalerie). À plus petit niveau, les groupes de reconnaissance (GRDI et GRCA) sont aussi, en grande majorité, des unités mixtes.

[2] La 1re BC (conservée non endivisionnée après la transformation des trois DC en cinq DLC), et les trois brigades de spahis.

[3] Chacun de ces matériels est passionnant par lui-même. Nous les traiterons tous dans GBM au fil des numéros, mais ils ne trouvent évidemment pas leur place dans une synthèse aussi brève que celle-ci.

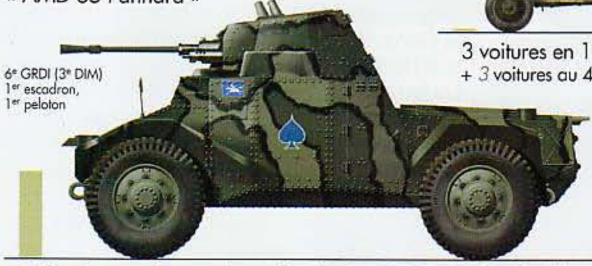
TABLEAU SYNOPTIQUE DE LA SITUATION DES ENGINS BLINDES

NB : ce tableau fait suite à celui de même nature, présenté dans notre dernier numéro et consacré aux chars de combat relevant de l'infanterie. Dans la cavalerie

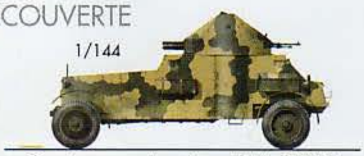
PRÉSENTS DANS LES GRDI

AUTOMITRAILLEUSES DE DÉCOUVERTE

MODÈLE 1935
usuellement désignée
« AMD 35 Panhard »



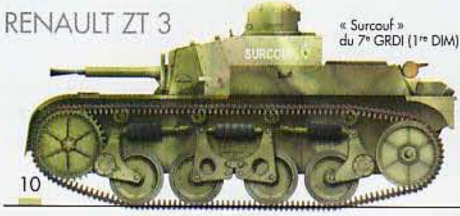
112 voitures en 7 escadrons (1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e et 7e GRDI)   + 13 (21e EAM CEFS)



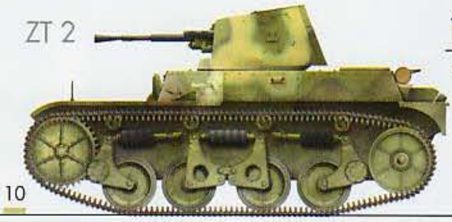
3 voitures en 1 peloton (44e GRRF)
+ *3* voitures au 45e GRRF *(à confirmer)*

LAFFLY 50 AM
usuellement
désignée
« White-Laffly »

RENAULT ZT 3

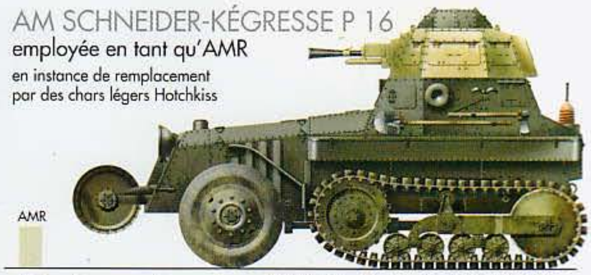


ZT 2



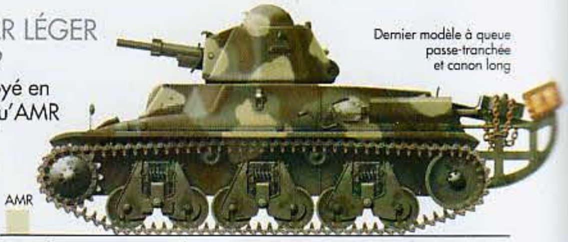
ANTICHARS AUTOMOTEURS LÉGERS
20 voitures au total (1er, 3e, 4e, 6e et 7e GRDI)

AM SCHNEIDER-KÉGRESSE P 16
employée en tant qu'AMR
en instance de remplacement
par des chars légers Hotchkiss



54 voitures en 5 escadrons AMR (1er, 3e, 4e, 6e et 7e GRDI)

CHAR LÉGER
H 39
employé en
tant qu'AMR



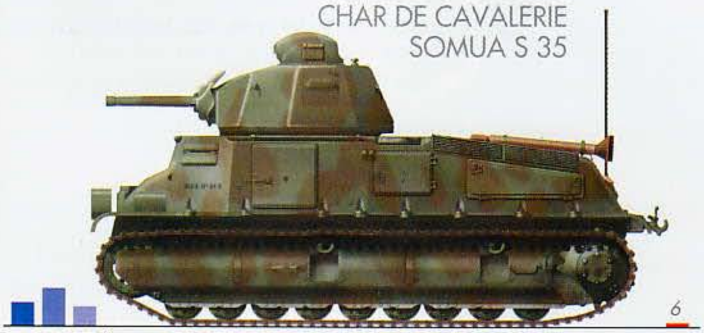
30 chars en 2 escadrons AMR (2e et 5e GRDI)

Intérieur du territoire

PRÉSENTS DANS LES FORMATIONS DE L'INTÉRIEUR, LES ÉTABLISSEMENTS ET LES USINES

I - Matériels du programme de guerre, sortant en série

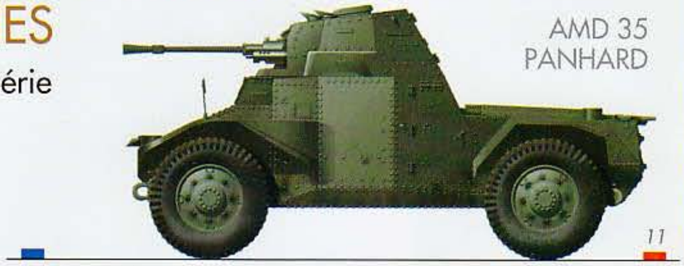
CHAR DE CAVALERIE
SOMUA S 35



49+26 finis en usine ou en cours de réception
31 en ERG (30 avril)

En écoles, dépôts, etc.

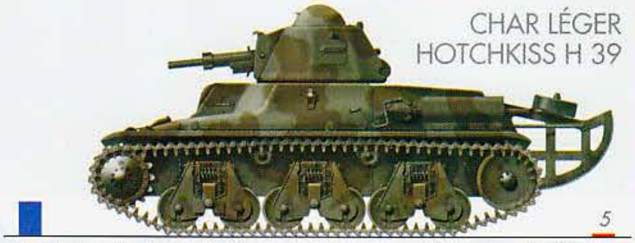
AMD 35
PANHARD



14 disponibles en ERG (30 avril)

En écoles, dépôts, etc.

CHAR LÉGER
HOTCHKISS H 39

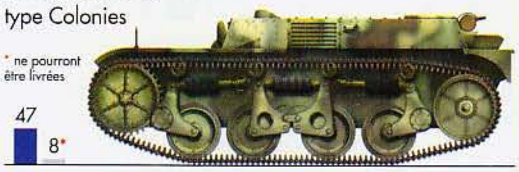


45 finis usine (avec priorité cavalerie)

En écoles, dépôts, etc.

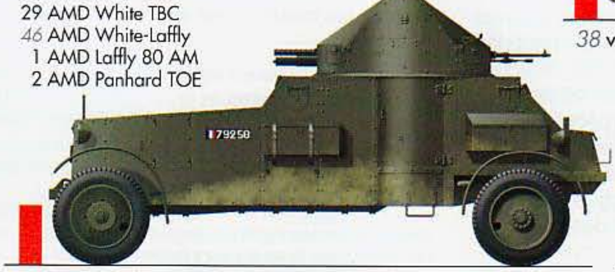
II - Matériels en achèvement de construction, de modèle abandonné

AMR 35 ZT 4
type Colonies



* ne pourront être livrées

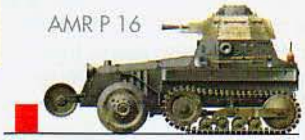
AMD ANCIENNES DIVERSES
29 AMD White TBC
46 AMD White-Laffly
1 AMD Laffly 80 AM
2 AMD Panhard TOE



78 voitures de quatre modèles *(le 2 sept. 1939, détail ci-dessus)*

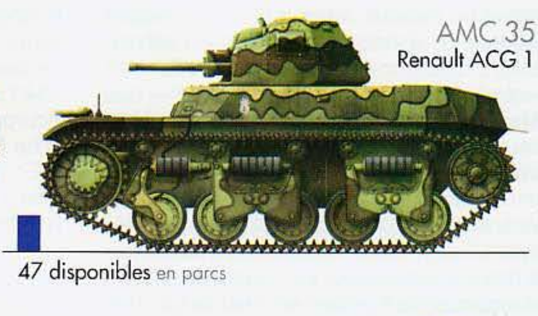
III - Matériels existant dans les dépôts, écoles et divers (y compris pour l'instruction), de modèles abandonnés

AMR P 16



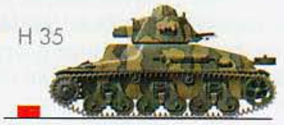
38 voitures

AMC 35
Renault ACG 1



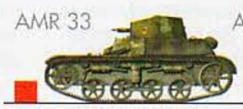
47 disponibles en parcs

H 35



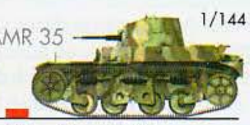
17 chars ou 27 ?

AMR 33



29 voitures ou 19 ?

AMR 35



13 voitures ZT 1

Profils E. Schwartz (L. Lecocq pour les AMR et AMC), tableau et conception graphique de l'auteur

© H & C 2007.

Les décorations sont données à titre indicatif uniquement. Échelle unique 1/72.

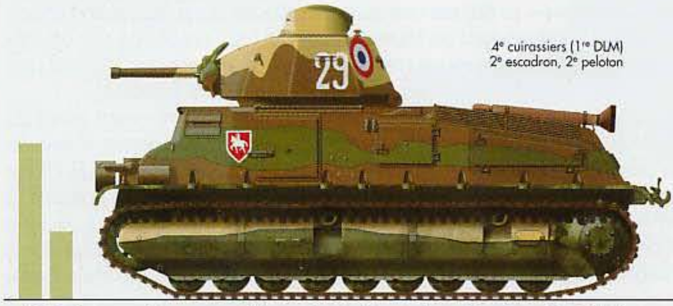
Certains des profils présentés ont été publiés dans les collections *Minitracks* (éditions du Barbotin) ou *Les matériels de l'armée française* (H&C).

DE COMBAT DE LA CAVALERIE FRANÇAISE LE 10 MAI 1940

es véhicules, sauf à la rigueur les chars, sont appelés « voitures ». Le tableau ne présente pas et ne comptabilise pas les véhicules blindés spéciaux de commandement.

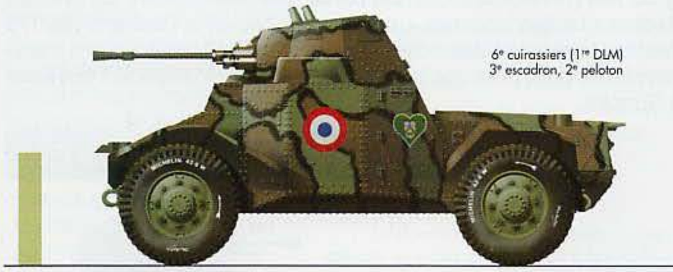
PRÉSENTS DANS LES TROIS DIVISIONS LÉGÈRES MÉCANIQUES

CHAR DE CAVALERIE MODÈLE 1935 S
usuellement désigné « Somua S 35 »


4e cuirassiers (1re DLM)
2e escadron, 2e peloton

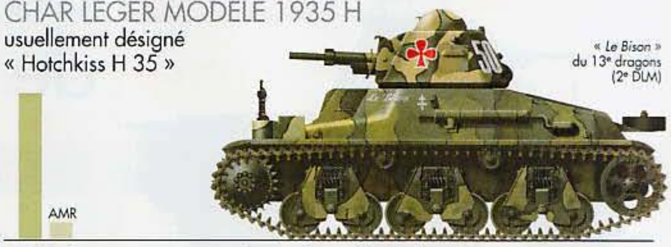
288 chars en 6 groupes d'escadrons de combat (1re, 2e et 3e DLM)

AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE MODÈLE 1935
usuellement désignée « AMD 35 Panhard » ou « AMD Panhard 178 »


6e cuirassiers (1re DLM)
3e escadron, 2e peloton

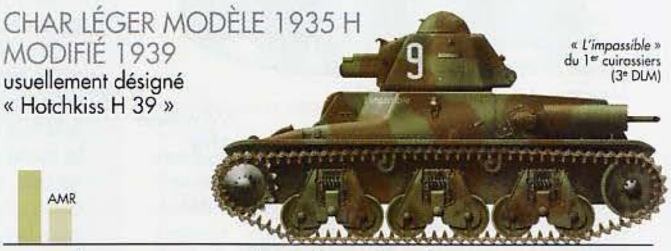
144 voitures en 6 escadrons de découverte (1re, 2e et 3e DLM)

CHAR LÉGER MODELE 1935 H
usuellement désigné
« Hotchkiss H 35 »


AMR
« Le Bison »
du 13e dragons
(2e DLM)

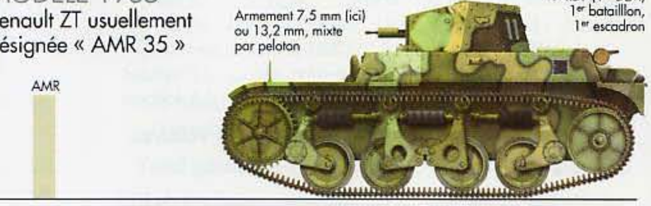
188 chars en 4 groupes d'escadrons de combat (1re et 2e DLM)
+ 23 chars en 1 escadron AMR de dragons portés (3e DLM)

CHAR LÉGER MODÈLE 1935 H MODIFIÉ 1939
usuellement désigné
« Hotchkiss H 39 »


AMR
« L'impassible »
du 1er cuirassiers
(3e DLM)

94 chars en 2 groupes d'escadrons de combat (3e DLM)
+ 46 chars en 2 escadrons AMR de dragons portés (3e DLM)

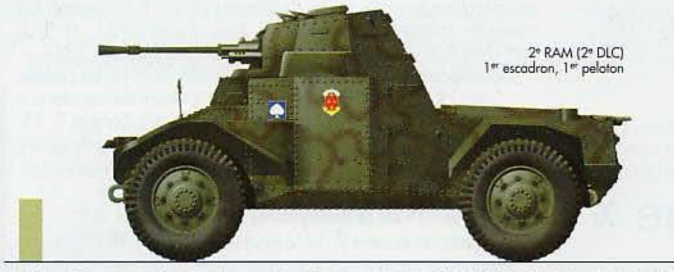
AUTOMITRAILLEUSE DE RECONNAISSANCE MODÈLE 1935
Renault ZT usuellement
désignée « AMR 35 »


Armement 7,5 mm (ici)
ou 13,2 mm, mixte
par peloton
AMR
4e RDP (1re DLM)
1er bataillon,
1er escadron

132 voitures en 6 escadrons AMR de dragons portés (1re et 2e DLM)

PRÉSENTS DANS LES CINQ DIVISIONS LÉGÈRES DE CAVALERIE

AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE MODÈLE 1935
usuellement désignée « AMD 35 Panhard » ou « AMD Panhard 178 »


2e RAM (2e DLC)
1er escadron, 1er peloton

80 voitures en 5 escadrons de découverte de RAM (1re, 2e, 3e, 4e et 5e DLC)

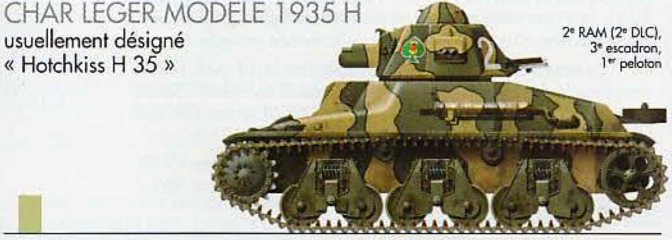
Tous les matériels sont représentés à la même échelle, **1/72**

0 1 m 2 m 3 m 4 m 5 m

LÉGENDES DU TABLEAU

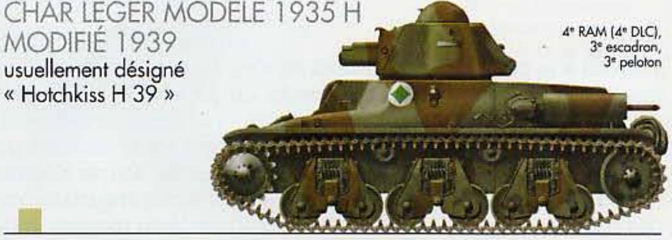
🟩	quantités de voitures en unités constituées
▨	*(variante)* quantités de ces voitures à titre d'AMR
🟥	quantités de voitures affectées ou disponibles à l'intérieur
🟦	quantités de voitures sortant d'usine (ou en instance)
⬜	échelle de quantité 10 mm = 100 chars

CHAR LÉGER MODELE 1935 H
usuellement désigné
« Hotchkiss H 35 »


2e RAM (2e DLC),
3e escadron,
1er peloton

48 chars en 3 escadrons de combat de RAM (1re, 2e et 3e DLC)

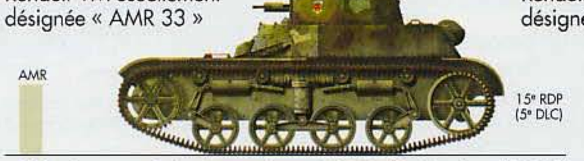
CHAR LÉGER MODÈLE 1935 H MODIFIÉ 1939
usuellement désigné
« Hotchkiss H 39 »


4e RAM (4e DLC),
3e escadron,
3e peloton

32 chars en 2 escadrons de combat de RAM (4e et 5e DLC)

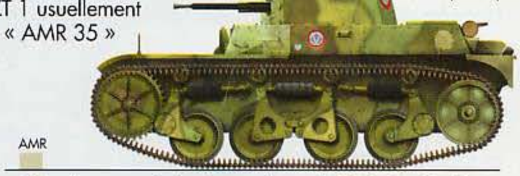
AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE

MODÈLE 1933
Renault VM usuellement
désignée « AMR 33 »


AMR
15e RDP
(5e DLC)

91 voitures en 8 demi-escadrons de RDP (2e, 3e, 4e et 5e DLC)

MODÈLE 1935
Renault ZT 1 usuellement
désignée « AMR 35 »


Armement 13,2 mm (ici)
ou 7,5 mm, mixte
par peloton
5e RDP
(1re DLC)
AMR

22 voitures en 2 demi-escadrons de RDP (1re DLC)

L'automitrailleuse de découverte (AMD) : l'héritière douée

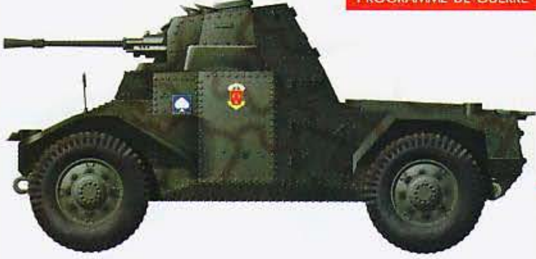
La « *merveilleuse Panhard* » (➠ *p. 60)* est une *automitrailleuse* dans l'acception usuelle du terme. Elle se distingue cependant de toutes celles qui l'ont précédée par un élément mécanique essentiel : ses quatre roues motrices, avec réducteur, lui donnent une certaine capacité en terrain varié, bien que là ne réside pas son rôle principal.

La **DÉCOUVERTE** consiste à se porter vite et loin — jusqu'à 100 km — en avant du gros des troupes, à renseigner le commandement sur les éléments ennemis observés — d'où l'importance des transmissions sur les AMD en particulier, dotées de l'ER 26 *ter* traité par ailleurs dans ce numéro (➠ *pp.50-57)* —, en principe à refuser le combat, à pouvoir esquiver immédiatement sur route — d'où l'importance de l'inverseur, qui désigne à la fois le dispositif de conduite arrière et le quatrième homme d'équipage, assis dos à la route devant son volant et prêt à tout instant à prendre les commandes. Mais il arrive que, au cours de la mission de découverte, l'on tombe sur des blindés ennemis ; pour décrocher dans de bonnes conditions, il faut alors pouvoir les neutraliser. C'est pourquoi les AMD sont dotées d'une arme antichar, le canon de 25 AC modèle 1934.

MATÉRIELS ANCIENS : avant la mise en service de l'**AMD 35 Panhard**, plusieurs autres modèles se sont succédés dans ce rôle, dont principalement les **AMD White TBC**, **White-Laffly 50 AM** (revalorisation d'une partie des précédentes sur châssis neuf), **Laffly 80 AM** (dites « Laffly-Vincennes », construction neuve) et **Panhard 165/175 TOE**. Au fur et à mesure de la sortie des nouvelles AMD 35 Panhard, tous ces matériels anciens sont remplacés puis, pour une large partie d'entre eux, expédiés outremer pour la défense de l'Empire.

Fiche d'identité AMD 35 Panhard

PROGRAMME DE GUERRE



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : programme de l'AMD du 22 décembre 1931 modifié le 9 décembre 1932

Prototype : essais initiaux en janvier-février 1934

Première commande de série : janvier 1935

Années de construction : 1936-1940

Livraison : à partir de février 1937

Production totale (au 10 mai 1940) :	*374* voitures

Statut industriel en 1939 : **programme de guerre**

Constructeur : Panhard (voiture spéciale 178)

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :

6 escadrons de régiment de découverte de **DLM** (*1re DLM* : 6e RC - *2e DLM* : 8e RC - *3e DLM* : 12e RC)	144 voitures
5 escadrons de **DLC** (1er à 5e RAM dans les divisions de même numéro) [1]	80 voitures
7 escadrons de **GRDI** (1er à 7e GRDI) [2]	112 voitures
1 escadron au CEFS (21e EAM) [3]	13 voitures

II - À l'intérieur :

Dans les dépôts, en école [4]*, en révision, etc.* :	*11* voitures
Disponibles en ERG (30 avril 1940) :	14 voitures
Total général (10 MAI 40) :	**374 voitures**

NOTES

[1] Un état du 30 mars 1940 indique les escadrons de DLC « *déficitaires de 2 ou 3 voitures sur 17* ». Nous avons supposé ces déficits comblés (?) au 10 mai. D'autre part, la 17e voiture est probablement la voiture PC que nous ne comptons pas ici car il s'agit d'un matériel spécial, non armé.

[2] Le même état du 30 mars 1940 indique, pour les 1er, 3e, 6e et 7e GRDI, deux escadrons complets et deux auxquels il manque 1 et 3 voitures respectivement (déficit supposé comblé le 10 mai). Les trois autres GRDI (2e, 4e et 5e) sont dotés d'AMD 35 en avril 1940 : le 4e par remplacement de ses White-Laffly, les 2e et 5e GRDI par affectation d'un escadron AMD de formation nouvelle.

[3] Ex-escadron AMD du 6e GRDI (détaché le 14 avril 1940), remplacé le 5 mai dans ce GR par un nouvel escadron. Détails dans « *Preux demeurons, l'épopée du 6e GRDI* », par Erik Barbanson, *Batailles & Blindés* HS n° 3, pp. 32-33 et 82-93.

[4] Dont 5 à Saumur (ordre d'affectation du 29 septembre 1939). Le chiffre total indiqué en bout de cette ligne est obtenu par déduction de notre part, mais il n'est pas confirmé.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

La première AM « moderne »

BALAYONS UNE PREMIÈRE IDÉE REÇUE : ce n'est pas parce que les « *chars* » seraient interdits à la cavalerie que celle-ci ne s'en équipe pas immédiatement. C'est parce que la chenille *métallique* est trop lente, au début, que la cavalerie l'écarte. Par définition, la cavalerie est l'*arme de la vitesse* ; il lui est donc essentiel, à l'ère du moteur, de disposer des matériels nouveaux convenant à ses missions de toujours.

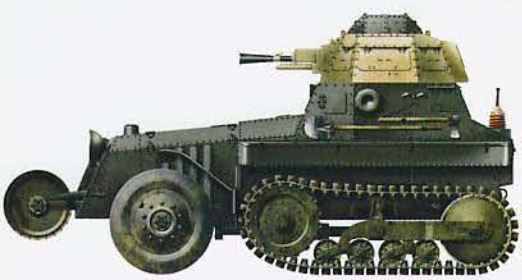
Dans de telles conditions, l'arrivée de la chenille souple Kégresse (1921) apparaît à l'époque aux cavaliers comme la solution la moins imparfaite pour mettre en œuvre des blindés (entre autres véhicules) capables de se mouvoir convenablement à travers champs et sur route. Ceci explique que la première réalisation substantielle (100 exemplaires) de l'après-guerre en matière de blindés de cavalerie soit l'automitrailleuse semi-chenillée **Schneider-Kégresse P 16**, et ce en dépit du fait que ce matériel ne répond pas avec précision aux critères fixés par le programme de 1923-1924. Qu'importe, dès lors que l'AMC P 16 marque un progrès très substantiel. Et en 1931, elle sera classée dans la catégorie des AMC (type combat), en attendant mieux.

BALAYONS UNE SECONDE IDÉE REÇUE : le mode de propulsion (roues, chenilles ou mixte) n'est pas imposé par le cahier des charges : la cavalerie détermine son programme en vue d'un emploi tactique mais sans prononcer d'interdit technique — « *les véhicules seront à roues ou à chenilles* » —, à charge pour les constructeurs de faire triompher leur solution. La cavalerie n'impose à aucun moment la chenille : c'est la chenille qui, par construction, s'impose pour certains emplois.

PAS D'INTERDIT TECHNIQUE

« Les véhicules seront à roues ou à chenilles » et que le meilleur gagne

Fiche d'identité de la Schneider-Kégresse P 16



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : matériel tenant une position intermédiaire entre les programmes de l'AM de cavalerie n° 1 (circulant sur routes et chemins, blindée à 12 mm) d'avril 1923, et n° 2 (circulant à travers champs, blindée à 20 mm) d'août 1924.

Développement : du fait de sa conception, la P 16 est classée AMC en 1931 et tient le rôle des futurs « chars de cavalerie » dans la 1re DLM jusqu'à l'arrivée des premiers Somua S 35. Ensuite elle est reléguée au rôle d'AMR qu'elle remplit encore en 1940. Son remplacement était imminent le 10 mai.

Intention de commande de série : septembre 1925

Pré-série : 1928 (4 exemplaires « modèle 1928 »)

Livraison de la série (P 16 « modèle 1929 ») : 1930-31

Production totale (P 16 « modèle 1929 ») :	96 voitures

Statut en 1939 : **matériel en voie d'extinction**

Constructeurs : Schneider (blindage, titulaire du marché), Kégresse (propulseur P 16), Citroën (châssis), Panhard (moteur)

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :

5 escadrons AMR de **GRDI** (1er ,3e, 4e, 6e et 7e) [1]	54 voitures

II - À l'intérieur :

Dans les dépôts, en école, en révision, etc. :	*16* [2] voitures
Disponibles en ERG (30 avril 1940) :	22 voitures
Total général (10 MAI 40) :	**82** [3] **voitures**

NOTES

[1] Les 2e et 5e GRDI débutent la guerre sans AM. Les cinq escadrons dotés de P 16 n'ont jamais eu leur dotation théorique de 16 voitures (74 en unités le 2 septembre 1939). Le matériel étant à bout de souffle, les quantités utilisables aux armées ont fondu durant la drôle de guerre.

[2] Chiffre non confirmé, obtenu par déduction. Un état du 2 septembre 1939 en donne 2 dans les parcs et 6 en révision générale.

[3] Plus 14 exemplaires en Tunisie (*6e DLC* - 2e RCA porté).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

L'automitrailleuse de reconnaissance (AMR) : un vrai char léger de cavalerie

Avec l'AMR, les cavaliers « inventent », en suivant un cheminement tortueux dont nous avons déjà reconstitué les étapes[4], un concept qui se résume ainsi : le *char léger d'accompagnement de la cavalerie*.

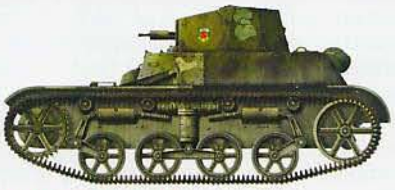
Si l'on veut être plus orthodoxe, retenons en premier lieu cette définition, signée du général Weygand (26 octobre 1933, premières études d'organisation de la future DLM), du rôle officiellement dévolu aux AMR : « *assurer en toutes circonstances la sûreté immédiate des divers éléments de la DLM* [...]. *Des unités d'AMR sont indispensables aux forces mécaniques de combat et aux dragons portés pendant leurs mouvements, au moment de leur engagement et au combat* »

Des définitions ultérieures mettent en relief la « *prise de contact* », la « *fouille du terrain à proximité immédiate de la troupe à protéger* » et la « *sûreté des groupements mécaniques ou motorisés* ».

En pratique, l'AMR est une voiture faiblement blindée à deux hommes d'équipage, rapide, maniable et furtive (basse silhouette), armée fort légèrement (une mitrailleuse de 7,5 ou de 13,2). Un canon de 25 antichar est monté sur des versions spéciales **Renault ZT 2** et **ZT 3** destinées aux GRDI, mais cet armement devait être généralisé sur la dernière représentante de la catégorie, l'**AM 39 Gendron-Somua** (➠ *pages 48-49).*

L'ambivalence de la désignation AMR est telle que, dans tous les récits sur la campagne de 1940 vus du côté français, chaque fois que nos soldats rencontrent des PzKpfW I, ils disent des « *AMR allemandes* ». Le fait est qu'il n'existe guère de différence entre les uns et les autres. Mais en 1940, la notion d'AMR a perdu sa raison d'être au profit du char léger, tout simplement.

Fiche d'identité de l'AMR 33 Renault VM



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : programme de l'AMR du 16 janvier 1932
Prototypes : participent aux manœuvres de septembre 1932
Première commande de série : mars 1933
Années de construction : 1933-1935
Livraison : 1934-1935
Production totale (de série) : 120 voitures
Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**
Constructeur : Renault

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :
8 demi-escadrons de **DLC** (*2e DLC* : 3e RDP - *3e DLC* : 2e RDP *4e DLC* : 14e RDP - *5e DLC* : 15e RDP) 91[1] voitures

II - À l'intérieur :
Dans les dépôts, en école, en révision, etc. : 20[2] voitures
Disponibles en ERG (30 avril 1940) : 9 voitures

Total général (10 MAI 40) : **120 voitures**

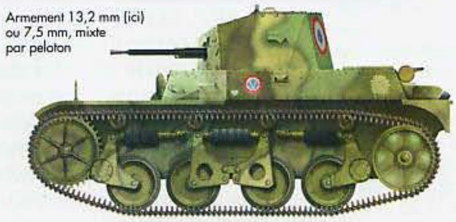
NOTES

1. La dotation théorique de 26 voitures par RDP n'a pas été atteinte. Lire tous détails dans « *Les AMR* », tome 1, de l'auteur.

2. Parmi ces 20 voitures, un mystère demeure sur la présence, ou non, de 10 AMR 33 outre-mer.

Profils Laurent Lecocq, tableau de l'auteur © H&C 2007

Fiche d'identité de l'AMR 35 Renault ZT 1


Armement 13,2 mm (ici) ou 7,5 mm, mixte par peloton

CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : développement de l'AMR 33, à moteur arrière
Prototypes : essais initiaux en avril 1934
Première commande de série : mai 1934
Années de construction : 1935-1938
Livraison : d'avril 1936 à fin 1938
Production totale (ZT 1 de série) : 167 voitures
Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**
Constructeur : Renault

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :
6 escadrons de **DLM**
(*1re DLM* : 4e RDP - *2re DLM* : 1er RDP) 132 voitures
2 demi-escadrons de **DLC** (*1re DLC* : 5e RDP) 22 voitures

II - À l'intérieur :
À l'école de Saumur[1] : 5 voitures
Disponibles en ERG (30 avril 1940) : 8 voitures

Total général (10 MAI 40) : **167 voitures**

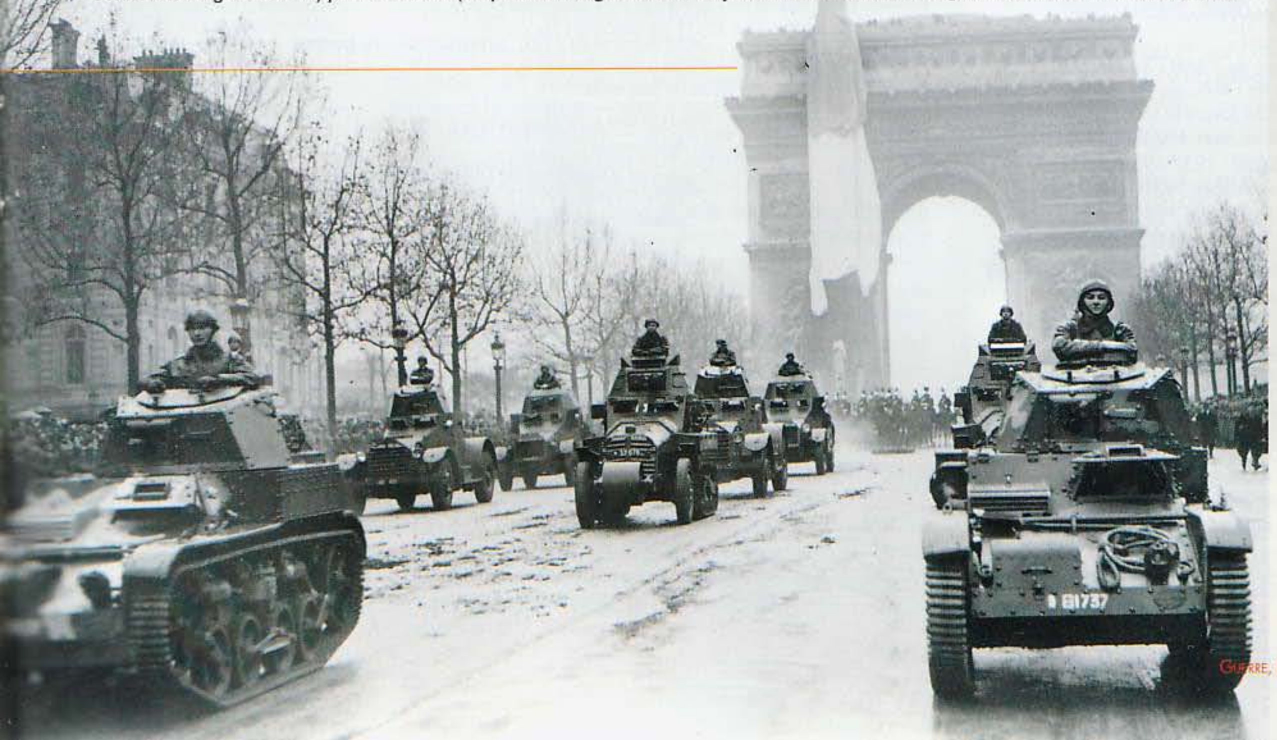
AUTRES VERSIONS POURVUES D'UN ARMEMENT (10 MAI 40)

I - Aux armées :
À l'EMC de cinq **GRDI** (1er ,3e, 4e, 6e et 7e) 10 **ZT 2**
À l'EMC de cinq **GRDI** (1er ,3e, 4e, 6e et 7e) 10 **ZT 3**

II - À l'intérieur :
En instance de sortie (pour les Colonies) : 55 **ZT 4**

NOTE

1. Ordre d'affectation du 29 septembre 1939.



Les trois catégories d'automitrailleuses de cavalerie (et quatre modèles distincts) sont présentes sur cette photo montrant le 3e GAM descendant les Champs-Élysées à Paris le 11 novembre 1936. Les AMR (deux Renault VM), suivies des AMC (trois Schneider-Kégresse P 16) puis des AMD (un premier rang de trois Laffly 80 AM et un second rang de trois Panhard 165/175). *(DR)*

Abréviations

CEFS : corps expéditionnaire français de Scandinavie
DLC : division légère de cavalerie
DLM : division légère mécanique
EAM : escadron d'automitrailleuses
EMC : escadron de mitrailleuses et canons
ERG : entrepôt de réserve générale
GRDI : groupe de reconnaissance de division d'infanterie
PEB : parc d'engins blindés
RAM : régiment d'automitrailleuses
RC : régiment de cuirassiers
RD : régiment de dragons
RDP : régiment de dragons portés

---

[4] Voir *Les AMR* tome 1 et Tome 2, de l'auteur, H&C 2005.

L'automitrailleuse de combat (AMC) devient

Contrairement à l'AMR, l'AMC « nouvelle »[5], c'est-à-dire l'automitrailleuse de COMBAT, bénéficie d'une désignation claire depuis la fin de 1931[6]. Ceci ne doit pas masquer le fait que la recherche d'un véritable engin blindé de combat de cavalerie est déjà, insistons à nouveau, en germe dans l'idée du concours de 1922.

En effet, la définition de l'*AMC n° 2* cache un véritable char, léger certes (9 t en ordre de marche) mais relativement puissant et rapide selon les standards alors admis : un matériel pressenti — mais non exigé — à chenilles, correctement blindé (20 mm, résistant alors à tous les antichars connus) et — c'est là le point fondamental qui fait de l'AMC n° 2 un *char* — totalement apte à évoluer en tous terrains. Cependant la vitesse demandée sur route (30 km/h) est tout simplement impossible à obtenir avec les formules entièrement chenillées pratiquées durant les années vingt[7].

Cet ensemble de données explique pourquoi, jusqu'à son terme, le programme de l'AMC n° 2 s'est soldé par un échec, et pourquoi la cavalerie a dû se résoudre à adopter la solution très imparfaite de l'AMC P 16.

Mais au début des années trente, la cavalerie s'aperçoit que la formule semi-chenillée est une impasse, du fait de la médiocrité de ses performances en tous terrains et de la fragilité de son train avant. C'est alors qu'est survenue la nouvelle génération des blindés Renault, disposant de la chenille métallique à pas rapide[8] et capable de vitesses impressionnantes, 60 km/h sur route avec les prototypes VM. Extrapoler de sa petite AMR à deux hommes une AMC triplace est pour Billancourt l'affaire de quelques semaines. Ainsi naît la **Renault YR**, presque immédiatement adoptée sous le nom d'**AMC 34** car elle répond avec justesse au nouveau programme. Ce sera, espère l'état-major, « *l'engin de combat apte aux missions faisant appel surtout à la puissance dont les plus importantes sont l'attaque rapprochée des mitrailleuses auxquelles se heurtera toujours la cavalerie et, éventuellement, la lutte contre les engins blindés adverses* » (24 décembre 1931).

Mais l'AMC 34 à moteur latéral est qu'une étape, un simple jalon technique vers un matériel que l'on espère plus abouti, à moteur arrière, l'AMC **Renault ACG 1**, commandée en série dès la fin de 1934, *sur plans*.

La cavalerie veut une tourelle biplace

À ce stade, soulignons aussi une particularité visionnaire de la cavalerie : elle veut — et ce dès le programme d'AMC n° 2 de 1924 — une tourelle à « *deux servants* ». Dans le cadre du nouveau programme d'AMC (combat) de 1931-1932, elle obtient la réalisation de la tourelle biplace type APX 2. Cette dernière équipera la moitié des AMC 34 produites en série (c'est-à-dire 6 exemplaires sur 12), mais aussi l'ensemble de la série des **AMC 35** (Renault ACG 1).

La question de la tourelle monoplace ou biplace n'a pas fini d'être évoquée dans GBM. Relevons simplement ici que la tourelle biplace de cavalerie[9] est aisément compatible — du point de vue du poids et de la fabrication — avec des voitures faiblement blindées, mais qu'elle l'est beaucoup moins dès lors que l'on veut obtenir un blindage plus sérieux sans dépasser un certain tonnage.

L'AMC blindée à 40 mm : et vint Somua

Or, en juin 1934, le programme des AMC est modifié, car l'on n'imagine pas de donner au futur engin principal de combat de la cavalerie un blindage inférieur à celui des nouveaux chars légers de l'infanterie. L'épaisseur de 40 mm s'impose donc pour la caisse. *Ipso facto*, la tourelle des chars moyens d'infanterie B 1 et D 2 (APX 1), de même

---

NOTES

[5] Nous avons vu, dans les pages précédentes, que le sigle AMC signifie initialement *automitrailleuse de cavalerie*, sans distinction de mission.

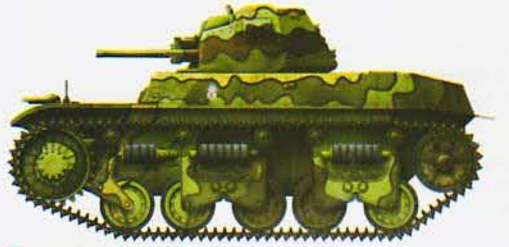
[6] Programme arrêté sous ce nouveau nom le 24 décembre 1931, approuvé par le ministre le 23 janvier 1932.

[7] Le char Renault NC reste handicapé, aux yeux des cavaliers, par sa vitesse trop faible. Mais un NC « poussé », s'il avait atteint les 30 km/h et si par ailleurs il avait disposé d'une tourelle biplace, aurait été adopté sans doute avec enthousiasme par la cavalerie comme *AMC n° 2*.

[8] Il s'agit de la chenille Carden-Loyd, ce qui n'apparaît jamais dans la documentation Renault. Le constructeur de Billancourt est accoûtumé à déposer des brevets de contournement.

[9] On la trouve aussi, selon un modèle entièrement différent (APX 3), sur l'AMD 35 Panhard.

Fiche d'identité de l'AMC 35 Renault ACG 1



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : développement de l'AMC 34 Renault YR, elle-même issue du programme de l'AMC du 23 janvier 1932.
Adoption : septembre 1934 (avant la sortie du prototype)
Prototype : essais initiaux de mars 1936 à janvier 1937
Années de construction (série) : 1937-1939
Réception définitive : de novembre 1938 à février 1940
Production totale France (au 10 mai 1940) : 49[1] voitures
Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**
Constructeurs : Renault (organes mécaniques), AMX (montage)

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :	0 voiture
II - À l'intérieur, disponibles en parcs :	47 voitures
Total général (10 MAI 40) :	**47[2] voitures**

NOTES

[1] Le marché porte sur 50 voitures de série dont une à réaliser en canon automoteur (type ACG 2). Par ailleurs, la Belgique a également commandé des voitures ACG, non comptabilisées ici *(tous les détails seront livrés dans notre ouvrage en préparation)*.

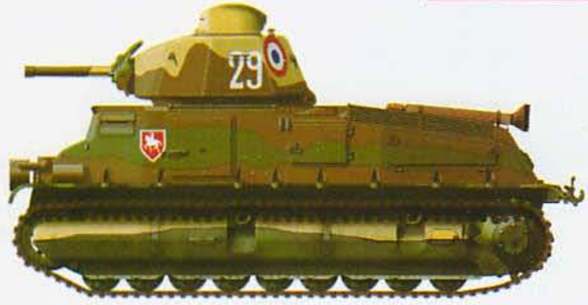
[2] Chiffre confirmé par deux tableaux d'époque de l'EMA/SAET. Aucun détail n'est donné sur les deux voitures manquantes, qui sont peut-être les deux premières, ayant subi des essais prolongés.

Profil Laurent Lecocq, tableau de l'auteur © H&C 2007

1935
Somua
coiffe
Renault au
poteau et
emporte
le marché
du char
de
cavalerie

Fiche d'identité char de cavalerie Somua S 35

PROGRAMME DE GUERRE



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : programme de l'AMC blindée à 40 mm du 26 juin 1934
Prototype : essais initiaux d'avril à août 1935
Années de construction : 1936-1940
Réception : de fin 1937 à 1940
Production totale (au 10 mai 1940) : 400 chars
Statut industriel en 1939 : **programme de guerre**
Constructeur : Somua (société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie, filiale de Schneider.

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées :	
6 groupes d'escadrons de **DLM** (*1re DLM* : 4e RC et 18e RD *2e DLM* : 13e et 29e RD - *3e DLM* : 1er et 2e RC) *(dotation théorique : 47 chars par GE, plus 1 char au chef de corps)*	288 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école, en révision, etc. :	6[1] chars
En ERG (le 30 avril 1940)[2] :	31 chars
Soldes antérieurs, finis mais encore en usine[2 et 3] :	49 chars
En cours de réception[3] :	26 chars
Total général (10 MAI 40) :	**400 chars**

NOTES

[1] Donnée purement spéculative, aucun renseignement formel n'ayant été trouvé à ce sujet, hormis la présence de 4 chars en révision générale le 2 sept. 1939.

[2] Ces chars permettront de doter les 3e et 7e RC de la future 4e DLM. Le 3e RC ira en fait à la 4e DCr et le 7e RC au groupement de Langle de Cary.

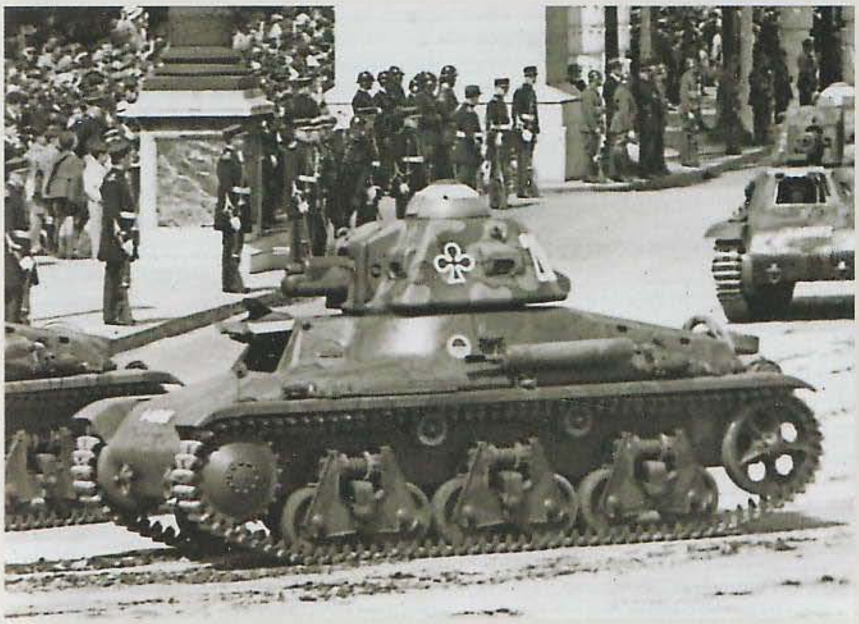
[3] Ces quantités élevées s'expliquent par le fait que de nombreux chars provenant des fabrications des premiers mois de 1940 se sont trouvés retardés avant réception, pour diverses raisons. Tous seront complétés et mis en service en mai.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

e char de cavalerie...

épaisseur, s'impose sans discussion car une tourelle biplace blindée à 40 mm serait beaucoup trop lourde pour une « *AMC 40* » qui, en vertu du programme modifié, ne doit pas dépasser 13 tonnes.

Renault reprend aussitôt son étude mais se fait littéralement coiffer par Somua, qui présente un prototype révolutionnaire, blindé à 40 mm et traçant à 40 km/h. Malgré un poids élevé, la cavalerie applaudit, elle tient « son » ***char de cavalerie***, le meilleur, le plus rapide, le plus moderne. Les commandes de série sont passées dès 1936 pour équiper les DLM. Lorsque débute l'année 1939, les 1re et 2e DLM sont déjà au complet de leurs **Somua S 35**, alors que la malheureuse AMC 35 Renault, *déjà en retard d'un programme* et que l'on destine par défaut aux DC, erre toujours entre Billancourt, Satory et Rueil à la recherche d'une solution à ses interminables déboires techniques.



... et le petit Hotchkiss arrive en complément

Chars légers Hotchkiss H 35 du 13e dragons (2e DLM) défilant sur les Champs-Elysées le 14 juillet 1938. Nous voyons le char « 20 » du 4e peloton du 1er escadron, trèfle bleu, cocarde tricolore (depuis mars 1938) sur le tourelleau. L'insigne du régiment *(➡ légende page 40)* **est bien visible sur la caisse.**
(DR, coll. F. Vauvillier)

L'organisation théorique initiale de la DLM, arrêtée à la fin de 1933, prévoit deux *régiments de reconnaissance et de combat* devant comprendre chacun deux escadrons AMC [10] et deux escadrons AMR. Or, en 1935, la cavalerie se voit imposer par le général Gamelin [11] le char léger **Hotchkiss H 35** à la place des AMR, au grand dam des cavaliers qui ne voient pas comment utiliser en tant qu'AMR un blindé plafonnant à 28 km/h par vent favorable — dans sa version initiale avec moteur de 75 chevaux —, là où les AMR 33 et 35 atteignent 60 et 55 km/h respectivement.

En contrepartie, le Hotchkiss est trois fois plus blindé (40 mm contre 13 mm) et plus sérieusement armé.

Contrainte de s'en accommoder, la cavalerie revoit sa copie et renomme les unités en question *régiments de combat* (1936). **C'est une évolution décisive de la DLM vers une véritable division blindée — ce qu'elle est effectivement dès 1939**. Dans le même temps, les usines Hotchkiss, dont les commandes ont été suspendues après le 400e exemplaires du type H 35 en raison de ses nombreuses déficiences mécaniques, sortent en 1938 un modèle nettement amélioré, *presque rapide* (36 km/h) et plus puissant, qui est adopté sous la désignation usuelle de **Hotchkiss H 39**.

En définitive, les chars légers Hotchkiss remplaceront non seulement les AMR 35 partout où celles-ci font défaut [12], mais elles tiendront également lieu d'AMC 35 dans les DC, du fait des déboires de l'ACG 1.

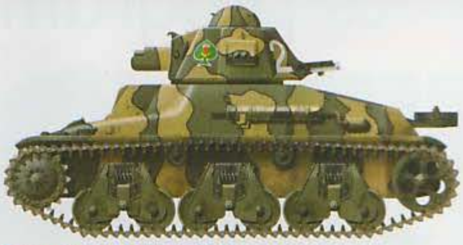
Notes

[10] Ce seront d'abord des AMC P 16 durant la période d'expérimentation, puis des Somua en 1938, les DLM étant alors déclarées « *mobilisables* ».

[11] Nous consacrerons bientôt dans GBM une étude séparée à cette question.

[12] Du programme initial de 672 AMR, il n'en est produit en fait avant 1940 que 320 de divers types (voitures de commandement comprises). Tout le reste sera remplacé, soit par des chars légers H 35 et H 39, soit par les vieilles AM semi-chenillées P 16.

Fiche d'identité du Hotchkiss H 35



Conception et production

Origine : matériel d'infanterie, concours du char de 6 t du 2 août 1933
Essais du prototype : janvier-septembre 1935
Adoption : novembre 1935
Années de construction : 1936-1937
Réception : de juillet 1936 à novembre 1937 (cavalerie)
Production totale (cavalerie et infanterie) : 400 chars
Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**
Constructeur : Hotchkiss

Répartition aux armées et à l'intérieur (10 mai 40)

I - Aux armées :	
4 groupes d'escadrons de **DLM** (*1re DLM* : 4e RC et 18e RD - *2e DLM* : 13e et 29e RD)	188 chars
3 escadrons de **DLC** (*1re DLC* : 1er RAM - *2e DLC* : 2e RAM - *3e DLC* : 3e RAM)	48[1] chars
1 escadron AMR de **DLM** (*3e DLM* : 11e RDP)	23 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école, en révision, etc. :	17 chars
Total général cavalerie (10 mai 40) :	**276[2] chars**

Notes

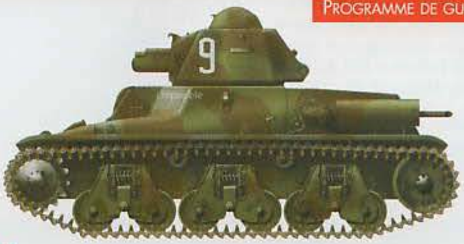
[1] Un état du 30 mars 1940 indique ces escadrons au complet à 16 chars, à l'exception d'une DLC non précisée, qui a un déficit de 3 chars. Nous l'avons supposé comblé (?) au 10 mai.

[2] Plus 16 exemplaires dans la cavalerie du Maroc (1er RCA) et 108 affectés à l'infanterie *(voir GBM n° 74)*.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

Fiche d'identité du Hotchkiss H 39

Programme de guerre



Conception et production

Origine : amélioration du H 35, avec notamment une motorisation plus sérieuse (120 ch au lieu de 75 ch)
Essais du prototype : 1937-1938
Adoption : fin 1938
Années de construction : 1939-1940
Réception : à compter de mars 1939
Production totale (au 1er mai 1940) : 557 chars
Statut industriel en 1939 : **programme de guerre**
Constructeur : Hotchkiss

Répartition aux armées et à l'intérieur (10 mai 40)

I - Aux armées :	
2 groupes d'escadrons de **DLM** (*3e DLM* : 1er RC et 2e RC) [1]	94 chars
2 escadrons de **DLC** (*4e DLC* : 4e RAM - *5e DLC* : 5e RAM) [1]	32 chars
2 escadrons AMR de **DLM** (*3e DLM* : 11e RDP) [1]	46 chars
2 escadrons AMR de **GRDI** (2e et 5e GRDI) [2]	30 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école [3], en révision, etc. :	5 chars
Disponibles en ERG (avec priorité cavalerie) :	*45* chars
Total général cavalerie (10 mai 40) [4] :	***252* chars**

Notes

[1] Au total 8 escadrons nouveaux, dotés de déc. 39 à fév. 40.

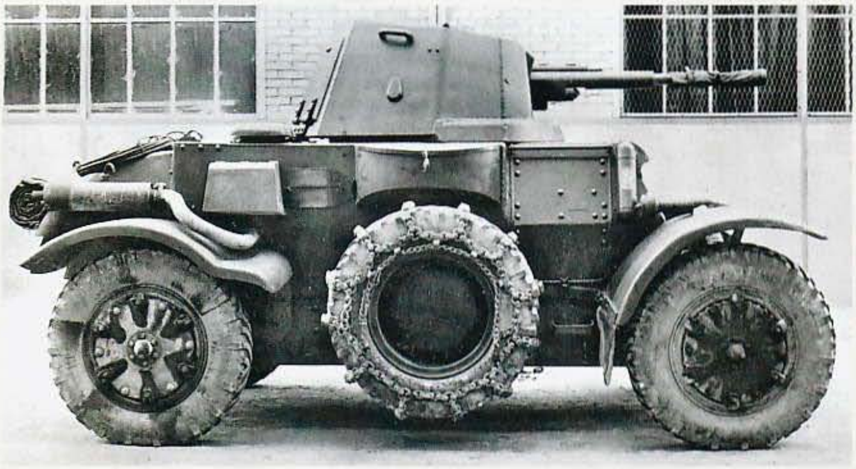
[2] Mis sur pied le 25 mars 1940 (aux armées les 21 et 26 avril).

[3] Dont 4 à Saumur (ordre d'affectation du 29 septembre 1939)

[4] Plus 16 exemplaires dans la cavalerie du Maroc depuis octobre 1939 (1er RCA), *284* affectés à l'infanterie et 5 exportés.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

Le programme de guerre : bon pour une



L'AM 39 Gendron-Somua est une voiture à deux hommes (programme AMR) dont 150 ex. devaient sortir à partir de juillet 1940. *(Coll. F. Vauvillier)*

La situation effective des unités le 10 mai 1940, telle que le présente notre tableau en pages centrales (➡ *pages 42-43*) reflète parfaitement tout ce qui vient d'être exposé. Depuis le plan du réarmement du 7 septembre 1936, dit « *plan des quatorze milliards* », l'industrie nationale a sorti, au début avec lenteur et dans les plus grands troubles sociaux, puis avec une montée en puissance progressive, les modèles qui avaient été adoptés par l'EMA peu auparavant.

Mais la trilogie AMD - AMR - AMC, encore très présente dans les unités pour les deux premières catégories, est totalement abandonnée dans les hautes instances, où une nouvelle vision de la question s'est fait jour.

Les matériels futurs de la cavalerie

■ Remplaçant AMD et AMR, le nouveau programme de l'***automitrailleuse puissante de cavalerie***, approuvé le 3 mai 1938, met un terme au développement des deux catégories précédentes, condamnées, l'une en raison de la faiblesse de son blindage, l'autre du fait de son remplacement déjà effectif par le char léger.

Mais, avant d'être abandonné, le programme des AMR a donné naissance à un prototype jugé suffisamment intéressant pour être poussé jusqu'à son terme : l'AMR Gendron-Somua, qui présente de nombreuses qualités en dépit de son faible blindage. C'est le cas aussi de l'AMD 35 Panhard : excellente conception, mais blindage trop léger.

Le matériel futur dans la nouvelle catégorie sera une formidable nouveauté, la « voiture spéciale 201 » à huit roues que prépare Panhard. Son blindage, à très forte inclinaison, lui donne une protection équivalant à 60 mm.

■ Quant aux AMC, leur abandon de fait remonte à 1935 avec, comme on l'a vu, l'adoption du ***char de cavalerie*** et l'arrivée du ***char léger***.

■ À côté de ces matériels dont l'emploi est connu, un nouveau venu va bientôt apparaître : l'*auto-canon de cavalerie* — qui est une Arlésienne depuis les années vingt — existe en prototype chez Somua. C'est le ***canon automoteur* SAu 40** dont chaque DLM doit être dotée, à raison de 6 puis 12 pièces par division.

Le programme de guerre

À la veille de la guerre ne sont plus construits que deux types de blindés propres à la cavalerie :

— le char de cavalerie **Somua S 35** (étant souligné que le char léger **Hotchkiss H 39**, partagé avec l'infanterie, doit compléter les dotations) ;

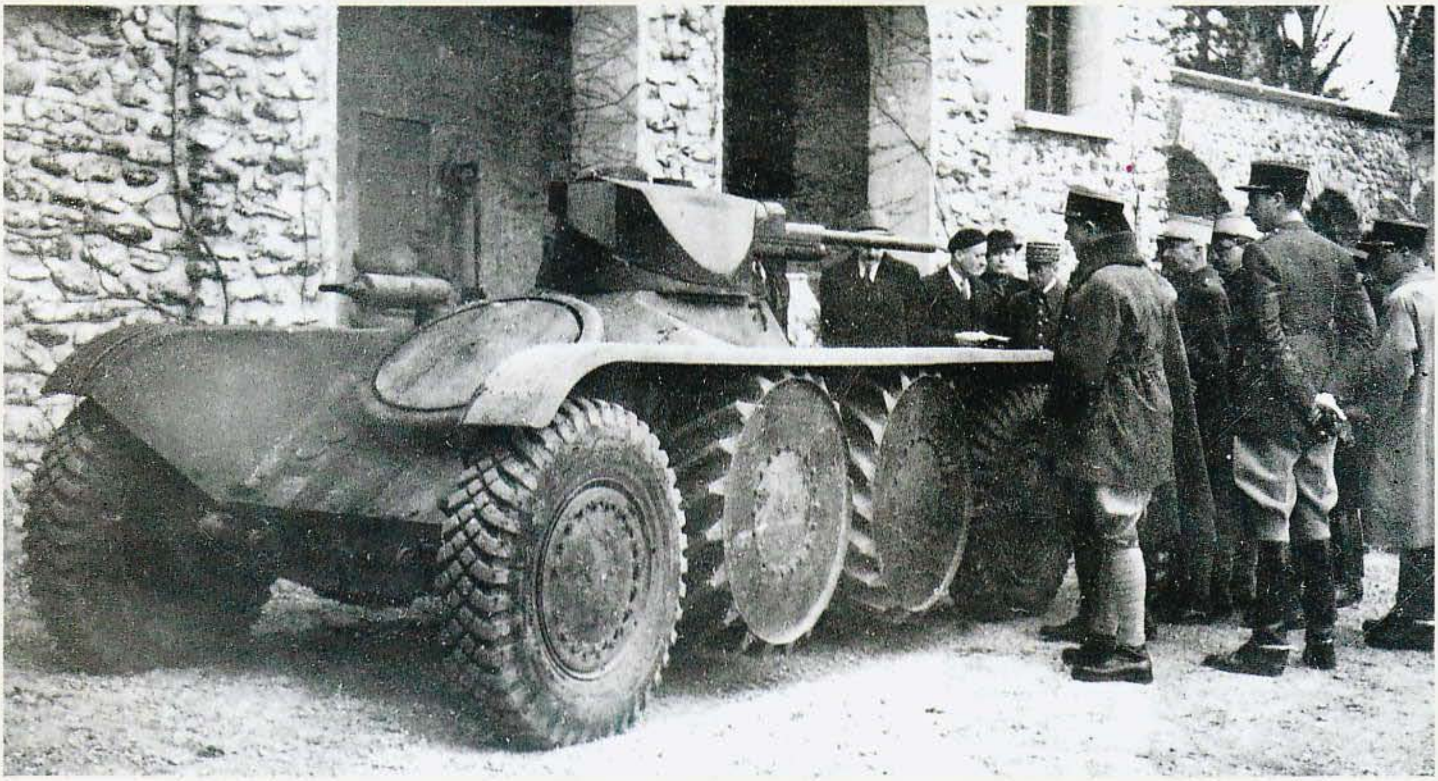
— l'automitrailleuse **AMD 35 Panhard**.

Avec le programme de guerre, la physionomie de la cavalerie mécanique est appelée à se modifier :

— en matière de chars de cavalerie, les Somua doivent, à partir de juillet 1940, commencer à remplacer les Hotchkiss dans les *régiments de combat* des DLM, à raison d'un escadron par mois (prévision du 17 mars). D'autre part, ils seront, à partir du 451e (juillet) sur le nouveau type **Somua S 40** ;

— en matière d'automitrailleuses, l'AMR Gendron-Somua a été adoptée le 2 septembre 1939 à titre transitoire, sous la désignation d'**AM 39**, mais sa fabrication est et restera limitée à 150 exemplaires. L'étape décisive aurait été franchie avec la mise en service, à partir de fin 1941, de l'**AM 40 P** (Panhard 201).

Cette évolution de la cavalerie mécanique se trouve confirmée le 27 février 1940 par le général Gamelin :



Début mars 1940, dans la propriété familiale des Panhard à Rozoy-en-Brie... Entouré d'un aréopage d'officiers de cavalerie, le général Prioux, patron du corps de cavalerie, se fait expliquer en détail la formidable nouveauté du constructeur de la Porte d'Ivry, la « voiture spéciale 201 ». Silhouette basse et fuselée, à quatre roues de chaque côté dont deux agricoles centrales, voilà l'EBR Panhard avant la lettre. Soulignons toutefois que la future « AM 40 P » est un véhicule de petite taille, à deux hommes seulement. *(Archives constructeur, coll. F. Vauvillier)*

révision générale

« Le 20 février, le ministre de l'Armement [Raoul Dautry] *a réuni une conférence à laquelle assistait un officier me représentant. Au cours de cette conférence, le ministre a posé la question du programme de construction des automitrailleuses et, en particulier, celle de la mise en fabrication de l'automitrailleuse Gendron-Somua* [Dautry envisage alors d'en ajouter 100 ex.].

J'estime de la façon la plus formelle qu'il ne peut plus être question de construire des véhicules de combat et reconnaissance faiblement blindés, l'expérience de la campagne de Pologne me paraît des plus nettes à ce sujet.

L'armement futur de nos grandes unités mécaniques devra être constitué par :

— des automitrailleuses fortement blindées ;

— des chars Somua ;

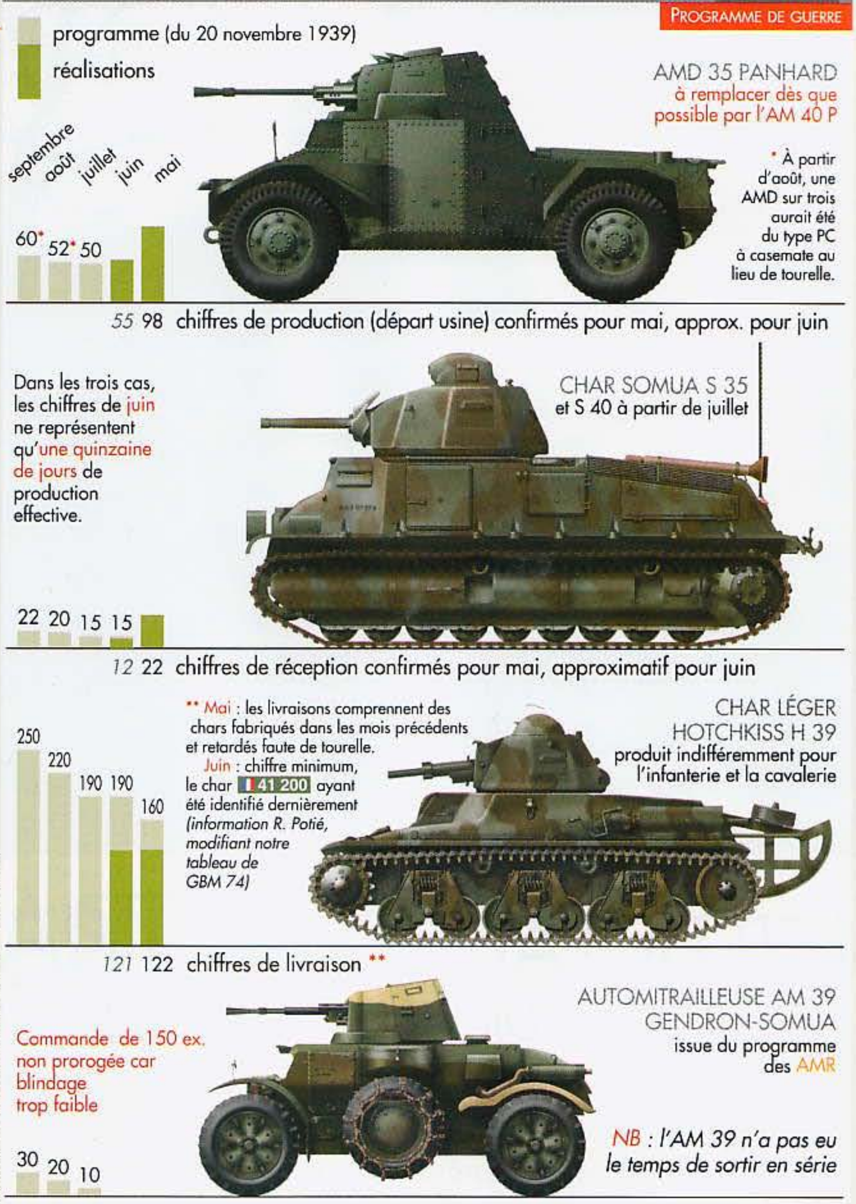
— des chars légers H 39.

Il en sera de même des groupes de reconnaissance motorisés.

Les automitrailleuses fortement blindées n'existent à l'heure actuelle qu'à l'état de prototype (AM Panhard 201) [...] *En attendant, la fabrication en cours des AMD Panhard 178 sera poursuivie sans qu'il y ait lieu de prolonger les commandes au-delà des prévisions actuelles. Il doit en être de même de la Gendron-Somua. »*

Cette lettre confirme et amplifie la portée du programme de mai 1938 : comme l'AMC, les AMD et AMR sont bel et bien mortes. Aux usines Somua, où les sorties réelles sont constamment supérieures aux prévisions, le S 40 va arriver en juillet et l'**automoteur SAu 40** en octobre. Chez Panhard, la relève est assurée avec la 201 et chez Hotchkiss, un puissant coup d'accélérateur permet d'espérer voir atteint bientôt les formidables cadences demandées. Le 10 mai à l'aube, notre cavalerie mécanique est à son apogée. ■

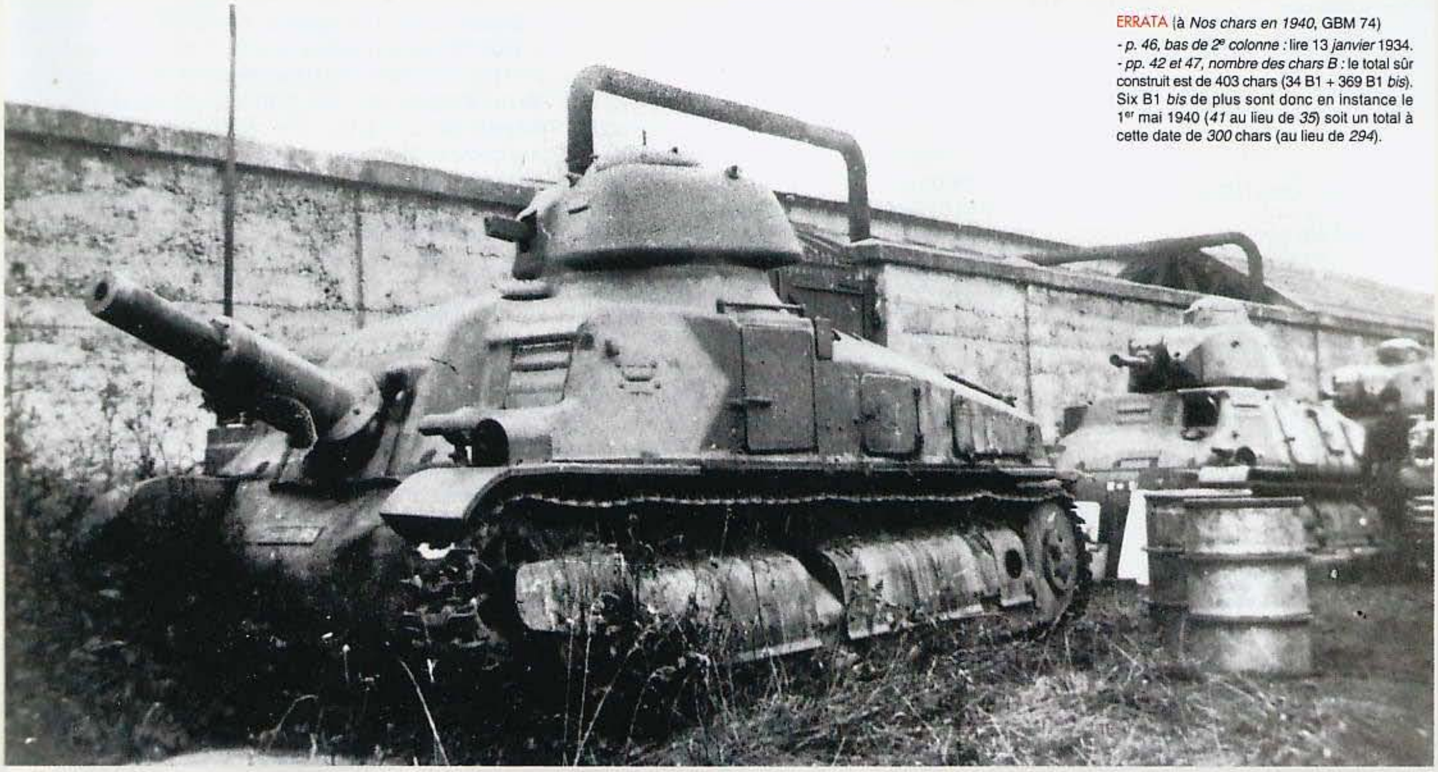
La production de guerre, façon 1940 La standardisation



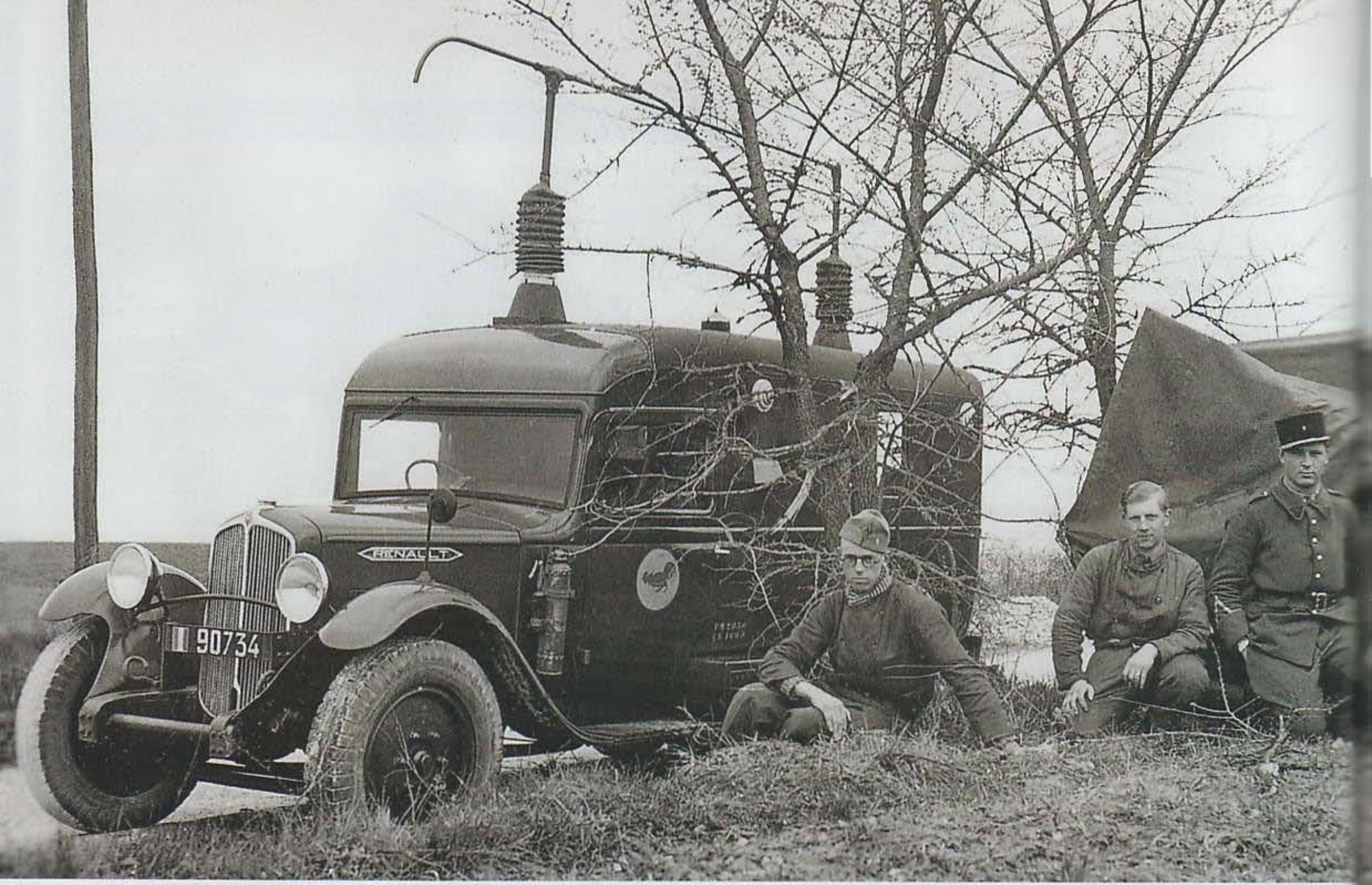
Profils Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2007

ERRATA (à *Nos chars en 1940*, GBM 74)

- *p. 46, bas de 2e colonne* : lire 13 *janvier* 1934.
- *pp. 42 et 47, nombre des chars B* : le total sûr construit est de 403 chars (34 B1 + 369 B1 *bis*). Six B1 *bis* de plus sont donc en instance le 1er mai 1940 (*41* au lieu de *35*) soit un total à cette date de *300* chars (au lieu de *294*).



Réalisé en acier à blindage, le prototype du canon automoteur de cavalerie Somua SAu 40 est armé de l'unique exemplaire existant du canon de 75 mm puissant. Complet et « bon de guerre », cet oiseau rare est intégré début juin 1940 à une unité inconnue, au sein d'une des DLM reconstituées. Il terminera sa très courte carrière dans un dépôt de matériel stocké sous contrôle. *(Coll. P. Touzin)*



Premier véhicule à recevoir l'ER 26 *ter* modèle 1934, le petit fourgon Renault OSC est un très proche dérivé d'un modèle du catalogue. Ici, le 90 734 du 6e cuirassiers vu en 1937-1938 avec son équipe de transmetteurs.
(Coll. Anciens de la cavalerie, via Ch. Grégoire)

FER DE LANCE DES TRANSMISSIONS

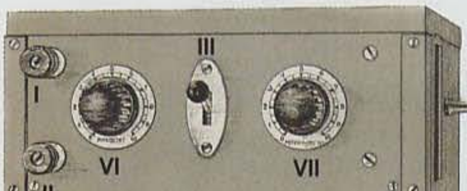
OU UN PRÉCURSEUR FRANÇAIS DU SCR 193

Aimé Salles
chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)

notices sur les véhicules
François Vauvillier

Le programme lancé en 1925 par la commission technique présidée par le général Ferrié a conduit au lancement en production dès 1930 d'une quinzaine de modèles de postes radio.

Mais toutes ces études vont devoir être reprises à partir de 1932 pour tenir compte de l'évolution des techniques enregistrées depuis, et pour répondre aussi à de nouveaux besoins opérationnels. Le nombre des unités motorisées et mécaniques a, en effet, été sensiblement augmenté au sein des divisions de cavalerie. Des moyens de nature analogue seront généralisés un peu plus tard au sein des DLM (divisions légères mécaniques). Pour ces dernières, les conceptions antérieures basées sur un système de transmission relativement statique au service d'unités engagées sur des fronts étroits, sont devenues caduques. Il s'agit désormais d'être en mesure d'établir des liaisons permanentes entre des éléments mobiles répartis dans une zone étendue. Il s'avère donc urgent de définir et de lancer un nouveau programme.



Récepteur R 15 modèle 1933
I. Borne d'antenne
II. Borne de terre
III. Inverseur « réaction / superréaction »
IV. Accord de fréquence
V. Condensateur d'appoint
VI. Rhéostat de chauffage
VII. Résistance variable de réaction
VIII. Jack de casque

Depuis la mort du général Ferrié en 1932, il n'existe plus de personnalités ayant un rayonnement suffisant pour imposer une harmonisation des programmes de développement des matériels de transmission. Il n'existe donc plus comme cela a été le cas en 1925 une commission compétente apte à assurer la modernisation des matériels. Entre la direction de l'infanterie (encore fidèle à la télégraphie chiffrée) dont dépendent les chars de combat, et la direction de la cavalerie (prônant la seule téléphonie), les conceptions s'affrontent, ce qui conduit à éparpiller les faibles ressources de la section d'études dans des pré-études diverses et ne concourre pas à l'aboutissement rapide d'un nouveau programme. Un compromis aboutit néanmoins avec retard. Il donne la priorité aux besoins des divisions de cavalerie et des DLM, fers de lance de l'armée. Le développement de sept postes est décidé. Quatre sont destinés à la cavalerie mécanique (ER 26 *ter*, ER 27, ER 28, ER 29) et trois aux unités de chars de combat (ER 51, ER 54, ER 55).

La saga des ER 26 *ter*

Les postes ER 26 *ter* et ER 27 (ce dernier étant destiné à remplacer les E 13 dans les réseaux de groupe d'armées, armées et corps d'armée) sont très semblables (même présentation mais l'ER 27 est plus puissant). Les développements de ces deux appareils seront conduits en parallèle.

Il est probable que c'est l'urgence qui a conduit à constituer des ensembles provisoires s'appuyant sur des solutions techniques éprouvées, mais sans réelle nouveauté. Ainsi distingue-t-on trois types : l'ER 26 *ter* modèle 1933 et l'ER 26 *ter* modèle 1934, préalables à la version finale : l'ER 26 *ter* modèle 1935.

Les ER 26 *ter* modèles 1933 et 1934

Les émetteurs E 26 *ter* modèle 1933 et 1934 sont identiques entre eux hormis le fait que l'ER 26 *ter* modèle 1933, contrairement l'ER 26 *ter* modèle 1934, n'offre pas la possibilité de fonctionner en téléphonie A3 (seule la télégraphie en ondes entretenues pures A1 ou modulées A2 est offerte). Les deux modèles font appel à un auto-oscillateur, technique courante pour les émetteurs de cette époque mais qui présente un sérieux problème d'instabilité de la fréquence émise, très sensible à l'environnement de l'antenne (vibration en particulier). La seule nouveauté qui sera reconduite par la suite (sur l'ER 26 *ter* modèle 1935 mais aussi sur bien d'autres appareils montés sur véhicule de la même période (ER 27 notamment) consiste à alimenter l'émetteur par une baie alimentée en alternatif grâce à un convertisseur rotatif continu/alternatif (alternateur couplé à un moteur continu alimenté par la batterie du véhicule).

Les récepteurs associés aux versions E 26 *ter* modèle 1933 et E 26 *ter* modèle 1934 sont respectivement les récepteurs R 15 et R 16 (ou R15 *bis*). Ces récepteurs s'appuient eux aussi sur des techniques éprouvées, mais également éprouvantes pour les oreilles des opérateurs, à savoir la réaction ou la superréaction. Pire, le récepteur initial R 15, contrairement aux modèles suivants (R15 *bis* et R 16), est encore équipé de lampes à chauffage direct, ce qui ajoute à l'effet précédent un « bruit de cloche » lorsque le véhicule est en marche.

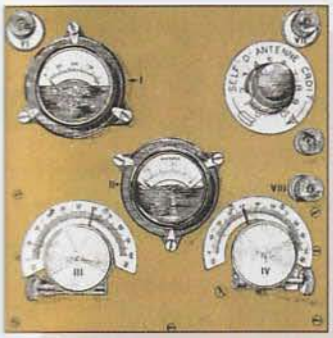
L'ER 26 *ter* modèle 1935, seul à retenir puisqu'il constitue l'aboutissement final de cette étude, sera le premier, avec l'ER 27 modèle 1935, à sortir du pro-

Récepteur R 16 modele 1937 qui accompagne normalement l'ER *ter* modèle 1934.

Composition des versions successives des ensembles ER 26 *ter*

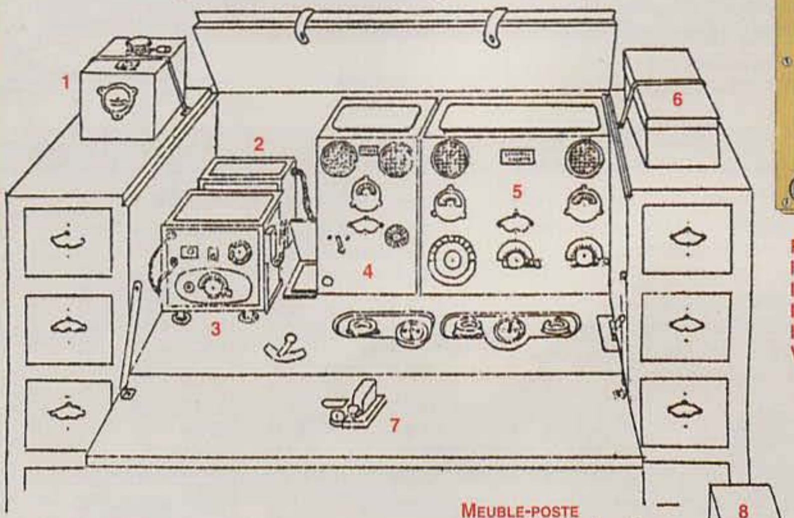
ER 26 *ter*	Émetteur	Récepteur principal	Récepteur supplémentaire
Modèle 1933	E 26 *ter* mle 33	R 15	*sans*
Modèle 1934	E 26 *ter* mle 34	R 16 ou R 15 bis	*sans*
Modèle 1935	E 26 *ter* mle 35	R 61	R 14 ou R 30
Mle « 1945 » ER 3	EM 3	RR 3	*sans*

DE LA CAVALERIE : L'ER 26 *ter*

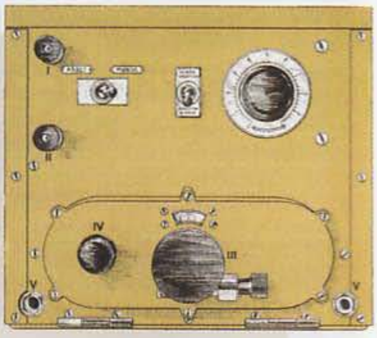


Emetteur E 26 *ter* modele 1934
I. Milliampèremètre de plaque
II. Ampèremètre d'antenne
III. Condensateur de CO
IV. Condensateur d'antenne
V. Commutateur de self d'antenne
VI. Borne d'antenne du récepteur
VII. Borne d'antenne commune
VIII. Borne de contrepoids

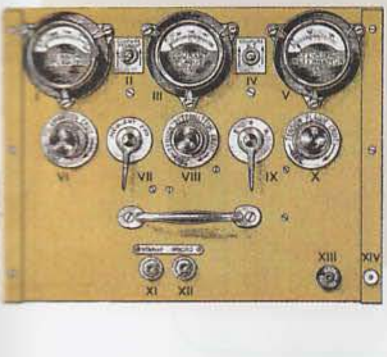
L'installation-type et les principaux éléments constitutifs du poste émetteur-récepteur ER 26 *ter* modele 1934
(installation à bord d'un fourgon Renault OSC)



Meuble-poste
1. Contrôleur d'ondes
2. Alimentation du récepteur
3. Récepteur R 15 *bis*
4. Modulateur (alimentation émetteur)
5. Émetteur
6. Coffret à lampes
7. Manipulateur
8. Coffret des selfs d'émission

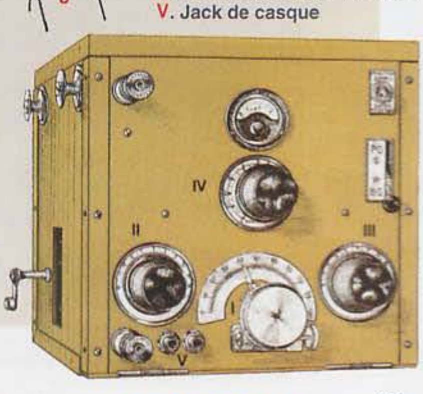


Récepteur R 15 *bis*
I. Borne d'antenne
II. Borne de contrepoids
III. Accord de fréquence
IV. Condensateur d'appoint
V. Jack de casque

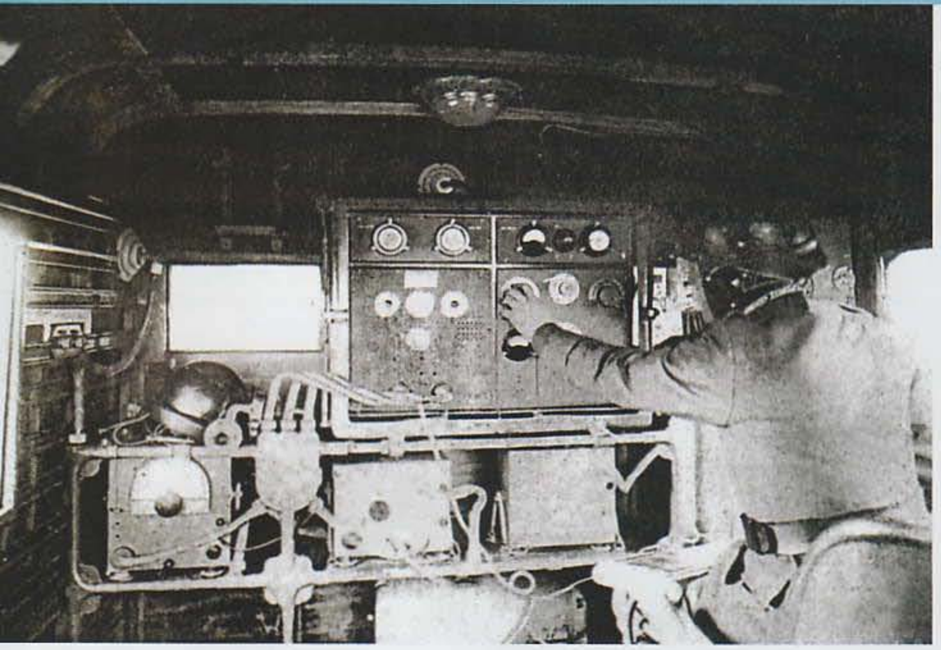


Coll. J. Feyssac

Baie d'alimentation émission
I. Voltmètre HT
II. Interrupteur de réchauffage
III. Milliampèremètre de plaque
IV. Interrupteur prim. transfo HT
V. Voltmètre alternatif
VI. Rhéostat de polarisation
VII. Commut. phonie - ent. mod.
VIII. Rhéostat de compoundage
IX. Commut. émission - réception
X. Rhéostat primaire HT
XI. Jack de manipulateur
XII. Jack de microphone
XIII. Borne de relais de charge
XIV. Borne de masse



Récepteur R 16 modele 1937
I. Accord de fréquence
II et III. Condensateurs variables d'appoint
IV. Potentiomètre de réaction
V. Jack de casque



Un ensemble ER 26 *ter* installé à bord d'un fourgon, sans doute un Renault ADH. L'opérateur porte le casque spécial antiparasite en aluminium. *(DR)*

gramme précité. La première mise en service opérationnel de ces deux appareils s'effectue lors des manœuvres de la Courtine en été 1936.

L'ER 26 *ter* modèle 1935 : innovant

Si les versions ER 26 *ter* modèle 1933 et 1934 ne constituent pas une innovation majeure, il n'en est pas de même pour l'ER 26 *ter* modèle 1935. Il s'agit vraiment d'une nouvelle génération de matériels. L'innovation porte essentiellement sur trois points :

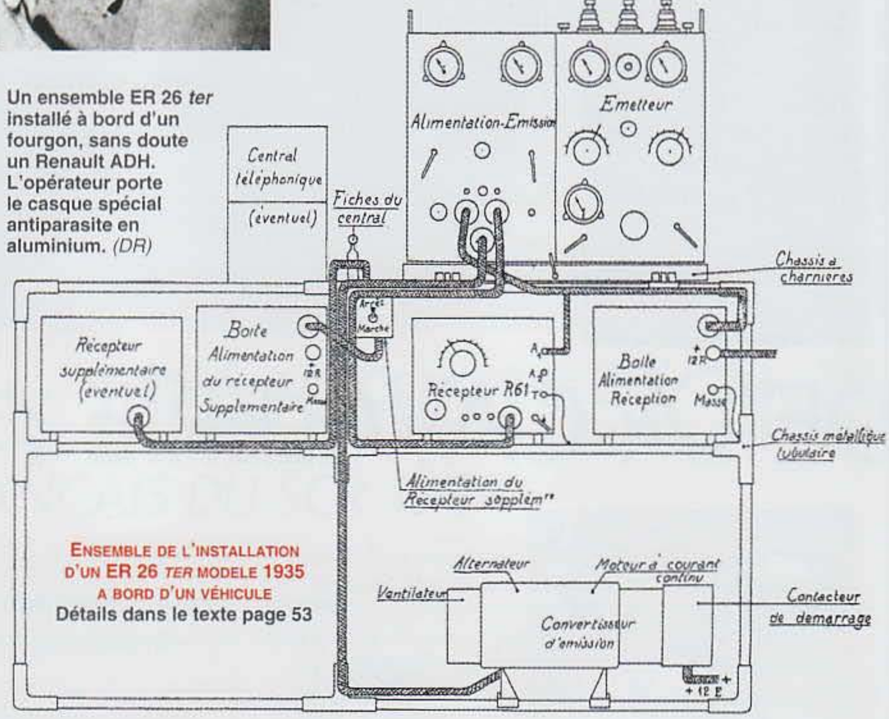
- une exploitation dans tous les modes télégraphie, télégraphie modulée mais surtout téléphonie (déjà présente il est vrai sur le modèle 1934) ;
- un émetteur stable basé sur un maître oscillateur qui peut être piloté par quartz, mais aussi puissant grâce à l'emploi d'une lampe penthode de 100 W ;
- un récepteur superhétérodyne sensible et sélectif (c'est le premier dans l'armée française si on l'omet le récepteur « quasi civil » de la voiture goniométrique modèle 1926). Ce récepteur abandonne les classiques triodes pour des lampes modernes du type multigrilles à chauffage indirect.

L'ER 26 *ter* modèle 1935, appareil particulièrement bien réussi et en phase avec les dernières techniques disponibles, ne connaîtra jusqu'à la guerre aucune évolution majeure.

La présentation de la « famille » serait incomplète si il n'était pas évoqué dans ces lignes l' ER 26 *ter* « modèle 1945 ». En effet le nouveau programme, qui sera lancé en octobre 1944 pour équiper avec du matériel national les nouvelles unités levées en métropole, fera appel entre autres à l'ER 26 *ter*, renommé ER 3 dans ce cadre. Cette version finale est identique à l'ER 26 *ter* modèle 1935 à quelques évolutions près (essentiellement l'adjonction d'un étage séparateur sur l'émetteur qui améliore sa stabilité), réalisées sous l'occupation pour les Allemands pour satisfaire leurs besoins propres.

Description de l'ER 26 *ter* modèle 1935

La station peut être fournie dans deux configurations, l'une mobile (unité collective poste mobile 07-065) et l'autre fixe (unité collective poste fixe 07-066). Ces deux


Alimentation-Emission
Emetteur
Central téléphonique
(éventuel)
Fiches du central
Chassis à charnières
Arrêt
Marche
Récepteur supplémentaire (eventuel)
Boite Alimentation du récepteur Supplementaire
12R
Masse
Récepteur R61
A
A.P
T
Boite Alimentation Réception
12R
Masse
Chassis métallique tubulaire
Alimentation du Récepteur supplém^t
Alternateur
Moteur à courant continu
Vantilateur
Convertisseur d'émission
Contacteur de demarrage
+ 12 E

Ensemble de l'installation d'un ER 26 *ter* modele 1935 a bord d'un véhicule
Détails dans le texte page 53

Tableau comparatif des caractéristiques des ÉMETTEURS de l'ER 26 *ter*

	Modèle 1933	Modèle 1934	Modèle 1935	Modèle « 1945 »
Principe	auto-oscillateur	auto-oscillateur	- maître oscillateur - pilotage quartz - amplificateur HF	- maître oscillateur - séparateur - amplificateur HF
Gamme	40 à 110 m en 1 seule gamme	40 à 110 m en 1 seule gamme	40 à 130 m en 3 sous-gammes	30 à 100 m en 3 sous-gammes
Mode	A1, A2	A1, A2, A3	A1, A2, A3	A1, A3
Tubes				
amplificateur HF	2 x TM 50	2 x TM 50	TM 3G 100	TM3G 100
modulateur	2 x TM 50	2 x TM 50	TM BF	6M6
autres		2 x TM BF	TM BF + TM 100	2 x 6M6
Modulation				
A1 télégraphie	Plaque	Plaque	Blocage grille MO	Blocage grille MO
A2 télégraphie modulée	Plaque	Plaque	Grille arrêt ampli. HF	
A3 téléphonie		Plaque	Grille arrêt ampli. HF	Grille arrêt ampli. HF
Puissance antenne	Environ 70 W en A1 et 30 W en A2/A3			
Portée	Environ 20 km (véhicule en marche), 80 km (véhicule à l'arrêt en A1), 20 km (véhicule à l'arrêt en A 3)			
Boîte alimentation	Entrée 110 V 600 Hz, sorties BTs et HT 1500 V filtrée			
Convertisseur	Convertisseur Ragonot 12 V ou 24 Vcc/110 V 600 Hz			
Source primaire				
station mobile	Batterie 12 V ou 24V suivant véhicule (station mobile)			
station fixe	Groupe électrogène, moteur thermique 2 à 3 CV, sortie 12 Vcc			
Antennes	En L sur 2 mâts de 2 m basculants, fil de 4 m tendu entre les mâts	Type A	Type A, B, C, D Suivant véhicule	Fouet souple en 5 brins

Controleur d'ondes ER 26 *ter*
Cet appareil permet le réglage et le contrôle de fréquence de l'émetteur.

configurations sont identiques à l'exception des antennes et de la source d'alimentation (batterie pour la station mobile, groupe électrogène pour la station fixe).

La station (mobile ou fixe) comprend, de base :

- un émetteur E 26 *ter* modèle 1935,
- un récepteur R 61,
- une boîte d'alimentation réception à vibreur,
- un convertisseur rotatif Ragonot permettant l'alimentation de l'émetteur.

Il peut lui être adjoint, suivant le cas, un récepteur de couverture plus générale du type R 14 (récepteur de l'ER 14, récepteur probablement disponible avant le R 30 mais de caractéristiques similaires) ou R 30 (➡ *GBM n° 74)* alimenté par la boîte d'alimentation du R 61 et un central téléphonique TM 32 à quatre directions (permettant le raccordement, la station étant à l'arrêt, par des lignes de campagne à des correspondants locaux).

Enfin un contrôleur d'ondes (8 à 120 m) complète l'installation pour permettre les réglages et les contrôles de fréquence.

L'ensemble est fixé sur une armoire basse à structure tubulaire. L'émetteur est installé sur le dessus, le récepteur et son alimentation en-dessous de l'émetteur sur une étagère, enfin le convertisseur rotatif est fixé au sol.

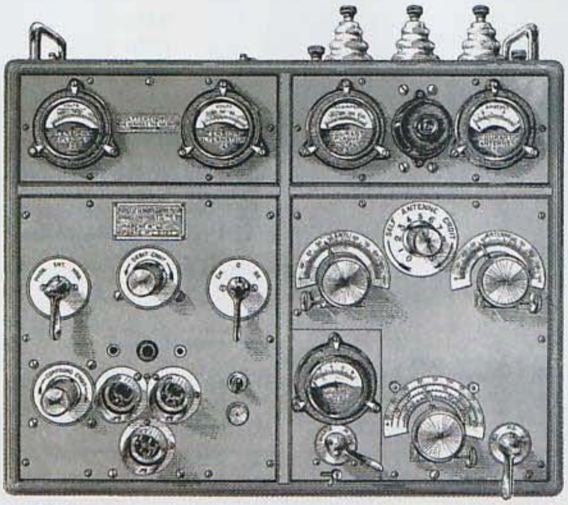
Description de l'émetteur E 26 *ter* modèle 1935

Il se présente sous l'aspect d'un coffret en tôle (h x l x p : 490 x 545 x 265 mm). Ce coffret comprend sur son dessus deux poignées permettant son transport, une borne de masse à raccorder au châssis du véhicule et trois bornes isolées. La borne centrale permet de raccorder la descente d'antenne, celle de gauche est à connecter à l'entrée antenne du récepteur (le relais E/R est intégré à l'émetteur), enfin la dernière est reliée au contrepoids (châssis du véhicule dans la configuration mobile). La face avant laisse apparaître quatre panneaux. Les deux panneaux de droite concernent l'émetteur à proprement dit, les deux de gauche la baie d'alimentation de l'émetteur.

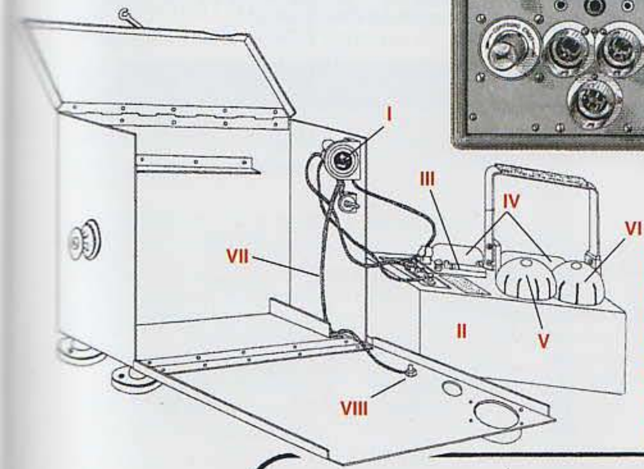
Émetteur

Le panneau supérieur comprend à gauche un indicateur de courant plaque de l'étage final, à droite un indicateur thermique de courant d'antenne, au centre un indicateur visuel d'émission.

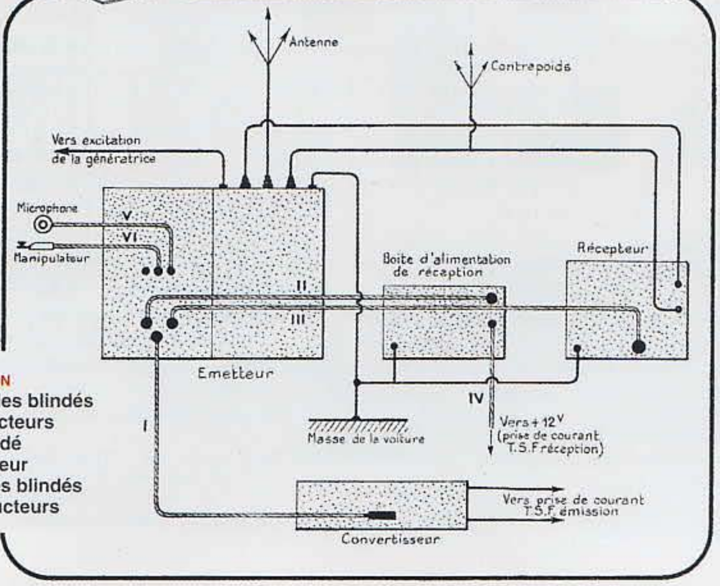
Sous ce panneau se trouve le châssis émetteur. Il présente sur sa face avant et au niveau supérieur les commandes d'accord des circuits amplificateur et antenne, le réglage de la self d'antenne. Au niveau inférieur au centre se trouve la commande d'accord du circuit pilote, le sélecteur de gamme (PO/MO/GO), enfin à gauche on distingue un tiroir derrière lequel se trouve le quartz. Ce tiroir supporte en face avant un indicateur de courant grille (activité de l'oscillateur pilote) et le commutateur « Quartz/maître oscillateur ».



Emetteur E 26 *ter* modele 1935
Détails dans le texte ci-dessus



Boite d'alimentation à vibreur pour R 61
I. Prise de courant
II. Appareil de tension anodique
III. Résistance
IV. Tubes régulateurs
V. Vibreur
VI. Valve
VII. Masse
VIII. Borne de masse


Antenne
Contrepoids
Vers excitation de la génératrice
Microphone
Manipulateur
V
VI
II
III
Emetteur
Boite d'alimentation de réception
Récepteur
I
IV
Masse de la voiture
Vers + 12V (prise de courant T.S.F réception)
Vers prise de courant T.S.F émission
Convertisseur

Interconnexion
I, II et III. Cables blindés à cinq conducteurs
IV. Cable blindé à un conducteur
V et VI. Cables blindés à deux conducteurs

Baie d'alimentation

Le panneau supérieur comprend à gauche un indicateur de la tension plaque (1 500 V) et à droite un indicateur de la tension d'entrée de la baie (110 V 600 Hz).

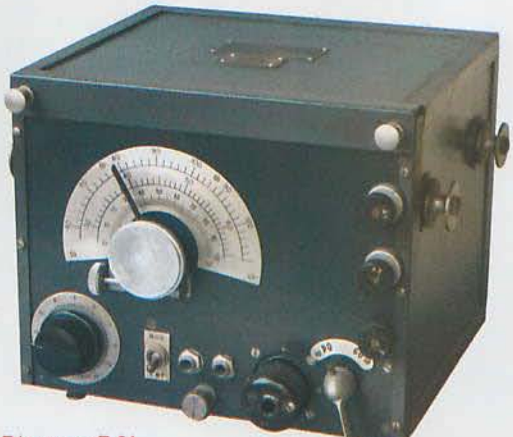
Sous ce panneau se trouve le châssis de l'alimentation émetteur. On distingue en face avant le commutateur de mode « entretenues/modulées/phonie » (A1 : A2 : A3), le commutateur « Émission/Réception », des réglages permettant le contrôle du débit de l'alternateur, les jacks pour micro et manipulateur, un interrupteur de la HT et enfin trois prises. La première permet de raccorder le convertisseur, la seconde reçoit les tensions fournies par la boîte d'alimentation réception qui sont redistribuée après coupure éventuelle sur la troisième raccordée au récepteur.

Description du récepteur R 61

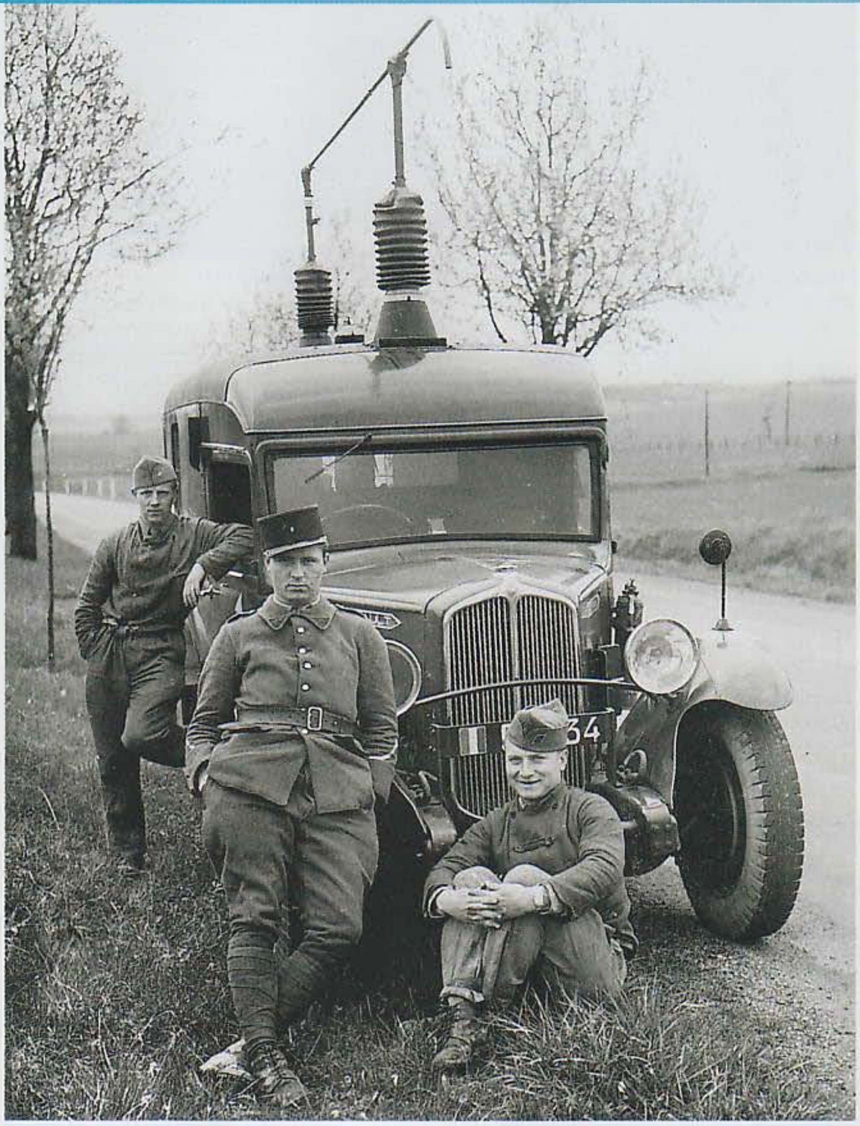
Ce récepteur presque cubique (h x l x p hors tout : 250 x 300 x 230 mm) est très compact pour l'époque si l'on considère que dans ce volume se trouve un vrai superhétérodyne équipé de six tubes octals.

Le récepteur se présente sous la forme d'un châssis fixé à une face avant supportant les commandes et les organes de raccordement réduits au minimum, pour faciliter son exploitation. Il est glissé dans un coffret ouvert sur le dessus. Une vis moletée assure sa fixation dans le coffret. Enfin, un couvercle glissé dans des rainures du coffret ferme et verrouille l'ensemble. Le coffret est monté sur des pieds antichoc. Des poulies latérales permettent sa fixation élastique sur un support véhicule.

On distingue en face avant un cadran un peu « rustique » (ce point sera amélioré plus tard avec le RR 3) gradué en trois échelles (une graduée en 0-100, les deux autres en mètres). Une aiguille couteau entraînée par un système micrométrique à deux vitesses balaye le cadran. Un commutateur PO/GO permet la sélection de la gamme. Une seule commande de réglage de l'amplification est offerte (cette commande joue sur l'amplification HF et MF, pas de commande de gain BF). Un commutateur ondes modulées/ondes entretenues autorise la réception dans tous les modes. Deux jacks sont prévus pour le raccordement de casques. Trois bornes à vis reçoivent respectivement l'antenne, le contrepoids ou la terre. Le récepteur est alimenté par la boîte alimentation réception. Le rac-



Récepteur R 61
Détails dans le texte ci-dessus



cordement du récepteur et de sa boîte d'alimentation est réalisé via la baie d'alimentation émission chargée de l'exploitation générale de la station (marche/arrêt, marche en émission ou en réception.

Les boîtes d'alimentation du récepteur peuvent être de différents types :

- boîte type A : c'est une boîte contenant 2 piles RM 30-100 fournissant les 200 V nécessaires à la HT du récepteur et un accumulateur pour l'alimentation BT 12 V ;
- une boîte dite de tension anodique à vibreur assurant depuis une batterie externe la production de la HT ;
- une boîte dite à convertisseur rotatif assurant depuis une batterie externe la production de la HT.

Les boîtes à vibreur ou convertisseur sont présentées en diverses versions permettant de fonctionner suivant le cas à partir d'une batterie 12 ou 24 V (voire 6 V pour les versions plus récentes).

Pour simplifier le remplacement des lampes lors de la maintenance, astuce qui sera reconduite sur d'autres récepteurs qui suivront (comme le R 30, entre autres), le culot de chaque type de lampe est marqué d'un anneau de couleur qui est reproduit sur le châssis autour du support de lampe correspondant.

Les antennes

Il existe plusieurs types d'antennes qui peuvent être associées à l'ER 26 *ter* modèle 1935. Une antenne pour la station dans sa configuration fixe et quatre antennes dans sa configuration mobile sur véhicule.

- L'antenne en configuration fixe est constituée d'un fil tendu horizontalement entre deux mâts constitués d'éléments de deux mètres en alliage léger.
- Les antennes en configuration mobile sur véhicule portent les références A, B, C ou D.

Les types A, B ou C, usuellement montés sur les voi-

L'antenne type A à nappe monotube est bien mise en évidence sur cette seconde photographie du fourgon Renault OSC 90 734 du 6^e cuirassiers vu en 1937-1938. *(Coll. Anciens de la cavalerie, via Ch. Grégoire)*

Tableau comparatif des caractéristiques des RÉCEPTEURS de l'ER 26 *ter*

	R 15	**R 15 *bis***	**R 16**	**R 61**	**RR 3**
Principe	Amplification directe Réaction Superréaction	Amplification directe Réaction Superréaction	Amplification directe Réaction Superréaction	Superhétérodyne	Superhétérodyne
Gamme	12 à 2000 m en 7 gammes (selfs interchangeables)	12 à 2000 m en 7 gammes (selfs interchangeables)	38 à 120 m en 2 gammes	30 à 121 m en 2 gammes	2,5 à 10 MHz (30 à 120 m) en 2 gammes
Cadran	gradué 0 à 100 démultiplicateur	gradué 0 à 100 démultiplicateur	gradué 0 à 100 démultiplicateur	gradué en mètres démultiplicateur	gradué en kilocycles démultiplicateur
Architecture	1 étage HF détectrice à réaction modul. superréaction 1 étage BF	1 étage HF détectrice à réaction modul. superréaction 1 étage BF	2 étages HF détectrice à réaction modul. superréaction 1 étage BF	1 étage HF oscillateur mélangeur 1 étage MF 501 kHz 1 détecteur 1 étage BF BFO	1 étage HF oscillateur mélangeur 1 étage MF 501 kHz 1 détecteur 1 étage BF BFO
Tubes	chauffage direct 4 V TM EC ou TM 2 2 x TM DT 1 TM BF 1 ou TM 2	chauffage indirect 4 V TM C EC TM C DT 2 TM C 3G BF TM DT 1 [C]	chauffage indirect 4 V 2 x TM C 3G PV TM C DT 1 TM C 3G BF	octal série 11 [A] 2 x 6 K 7 ou 11 K 7 6 A 8 ou 11 A 8 6 J 7 ou 11 J 7 6 C 5 ou 11 C 5 6 F 6 ou 11 F 6	octal série 6 ou 12 V 2 x 6 K 7 ou 12 K 7 6 E 8 ou 12 E8 6 J 7 ou 12 J 7 6 F 6 ou 12 F 6 6 C 5 ou 12 C 5
Alimentation	HT 200 V	HT 200 V	HT 200 V	HT 200 V	HT 250 V
Récepteur	BT 4 V ou 12 V	BT 12 V	BT 12 V	BT 12V ou 24V	BT 6 V ou 12 V
Boîte alimentation	boîte à piles et accu.	boîte à piles et accu. boîte à vibreur	boîte à piles et accu. boîte à vibreur	boîte à piles et accu. boîte à vibreur boîte à convertisseur	boîte à piles et accu. boîte à vibreur boîte à convertisseur
Source alimentation [B]		accumulateur de bord 12 V	accumulateur de bord 12 V	accumulateur de bord 6, 12 ou 24 V suivant câblage et tubes utilisés	
Dimensions			255 x 200 x 260 mm	260 x 250 x 230 mm	260 x 250 x 230 mm
Poids (poste seul)	6,5 kg	5 kg	8,6 kg	9 kg	9 kg

NOTES

[A] Les premiers récepteurs R 61 modèle 1935 (n° 1 à 180) était équipés des tubes culot européen suivants : TM C 6G, TM C 3G PV, TM C 3G HF, TM C 3G BF, TM C DT 1.

[B] Concerne les boîtes d'alimentation à vibreur ou à convertisseur rotatif.

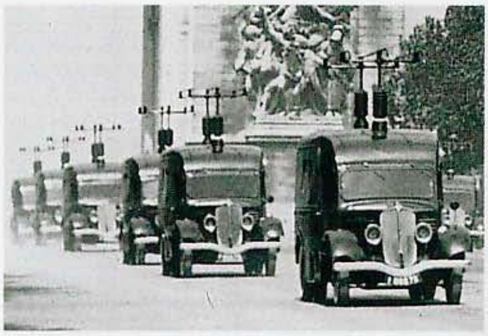
[C] Curieusement, cette lampe reste à chauffage direct.

tures et fourgons radio, sont constitués d'une nappe respectivement à un, deux ou trois tubes horizontaux. La nappe est fixée sur deux tubes verticaux montés l'un sur un isolateur en stéatite, l'autre en bois bakélisé. Le nombre de tubes horizontaux est probablement (hypothèse de l'auteur) lié à la surface du toit du véhicule, sachant que, dans la gamme de fréquence de l'ER 26 *ter*, plus le nombre de tubes est grand, plus la puissance rayonnée sera importante.

Le type D, destiné aux automitrailleuses, est constitué de deux antennes verticales basculantes, l'une celle d'émission sur isolateur stéatite, l'autre celle de réception sur isolateur en bois bakélisé.

Utilisation et dotations

Dit « poste de cavalerie », l'ER 26 *ter* est destiné initialement à assurer principalement les liaisons des réseaux des grandes unités de cavalerie, les DLM et les DC, mais aussi les liaisons point à point entre les DI (division d'infanterie) et les GRDI (groupe de reconnaissance de DI) ainsi qu'entre les CA (corps d'armée) et les GRCA (groupe de reconnaissance de CA). Les DCr (divisions cuirassées) constituées au début de 1940 seront équipées elles aussi de l'ER 26 *ter* (et du tout nouvel ER 30 qu'elles ne toucheront que tardivement).



Fourgons Renault ACZ à Paris le 14 juillet 1938. *(DR)*

L'ER 26 *ter* est monté sur véhicule (engin blindé ou « camionnette ») ou à poste fixe. Sur véhicule, contrairement aux appareils de la génération précédente (ER 13 modèle 1930, ER 26 *bis* modèle 1932), le trafic est possible alors que le véhicule est en marche.

Dans sa version modèle 1934, on trouve l'ER 26 *ter* sur les automitrailleuses White-Laffly et Panhard 165/175 TOE, ainsi que sur les fourgons routiers **Renault OSC**.

Dans sa version modèle 1935, il équipe en particulier (liste de 1938[1]) les automitrailleuses AMD 35 Panhard, Laffly-Vincennes et Schneider-Kégresse P 16, l'AMC 35 ACG 1, le char de cavalerie Somua S 35 et la voiture blindée de commandement Renault YS, ainsi que les fourgons **Renault ACZ** et **ADH** et les voitures tous terrains Lorraine 72 et Lorraine 28-1.

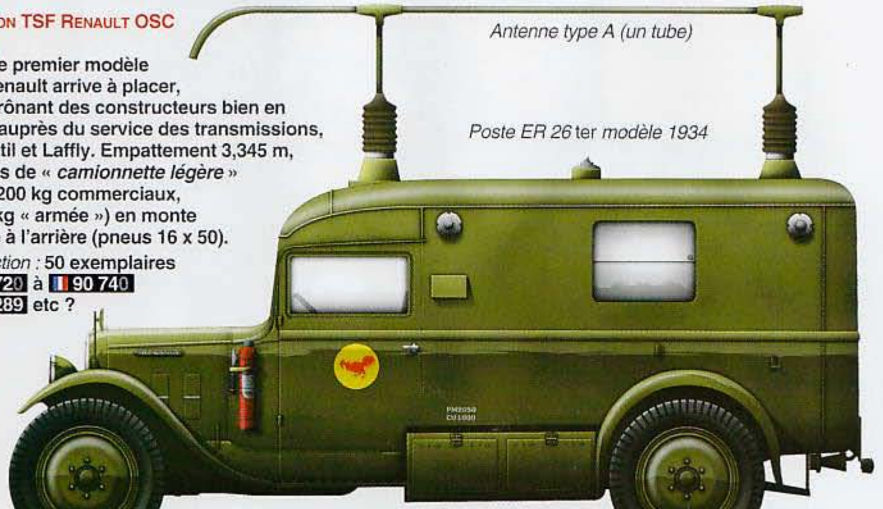
La dotation prévue pour la compagnie radio (250 hommes) de chaque DLM est de 18 ER 26 *ter* (complétés par six ER 27, sept ER 12 et sept récepteurs). Les DLC et DCr doivent disposer de moyens comparables.

Les DI dont le réseau interne est basé sur des ER 12 se voient doter de deux ER 26 *ter* pour leurs liaisons entre le commandement

---

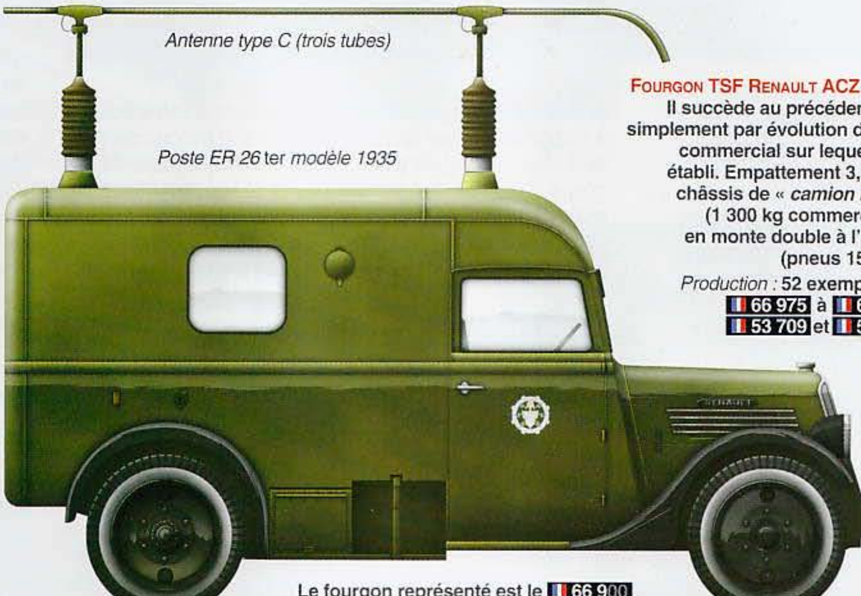
[1] Cette liste s'accroîtra en 1939-1940 avec d'autres véhicules nouveaux. Notamment les Laffly S 20 TL PC et même une version spéciale de la chenillette Lorraine.

Fourgon TSF Renault OSC (1935)
C'est le premier modèle que Renault arrive à placer, en détrônant des constructeurs bien en cours auprès du service des transmissions, tels Latil et Laffly. Empattement 3,345 m, châssis de « *camionnette légère* » (CU 1 200 kg commerciaux, 1 000 kg « armée ») en monte simple à l'arrière (pneus 16 x 50).
Production : **50 exemplaires**
90 720 à 90 740
93 289 etc ?



Le fourgon représenté, tiré des photos publiées dans cet article, est le 90 734 du 6e cuirassiers (1re DLM), portant sur la portière le premier modèle d'insigne de ce régiment (coq de combat).

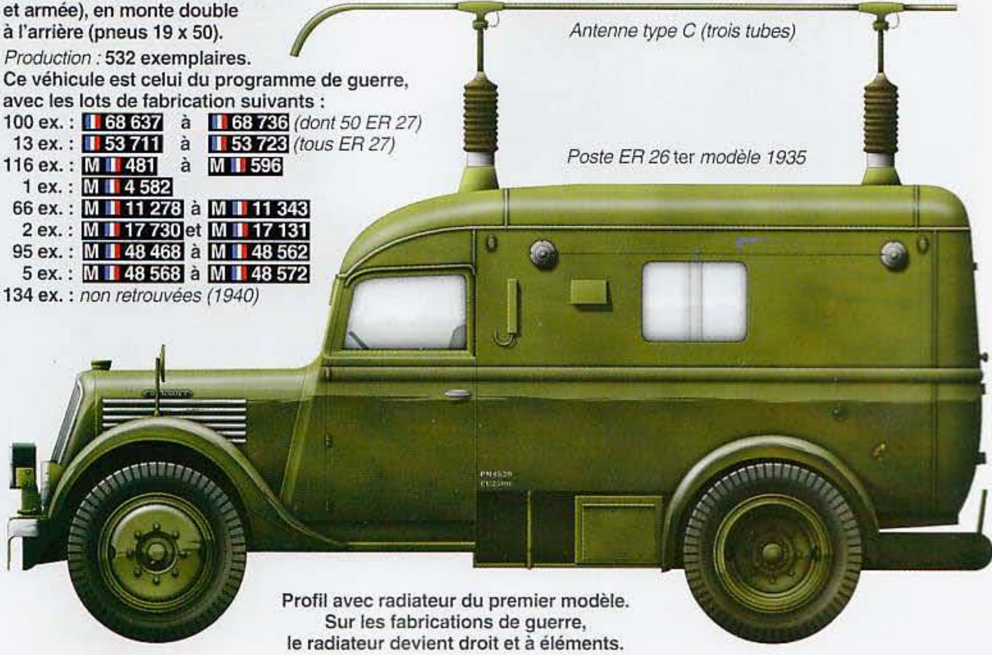
Fourgon TSF Renault ACZ (1937)
Il succède au précédent, tout simplement par évolution du type commercial sur lequel il est établi. Empattement 3,345 m, châssis de « *camion léger* » (1 300 kg commerciaux), en monte double à l'arrière (pneus 15 x 50).
Production : **52 exemplaires.**
66 975 à 67 024
53 709 et 53 710



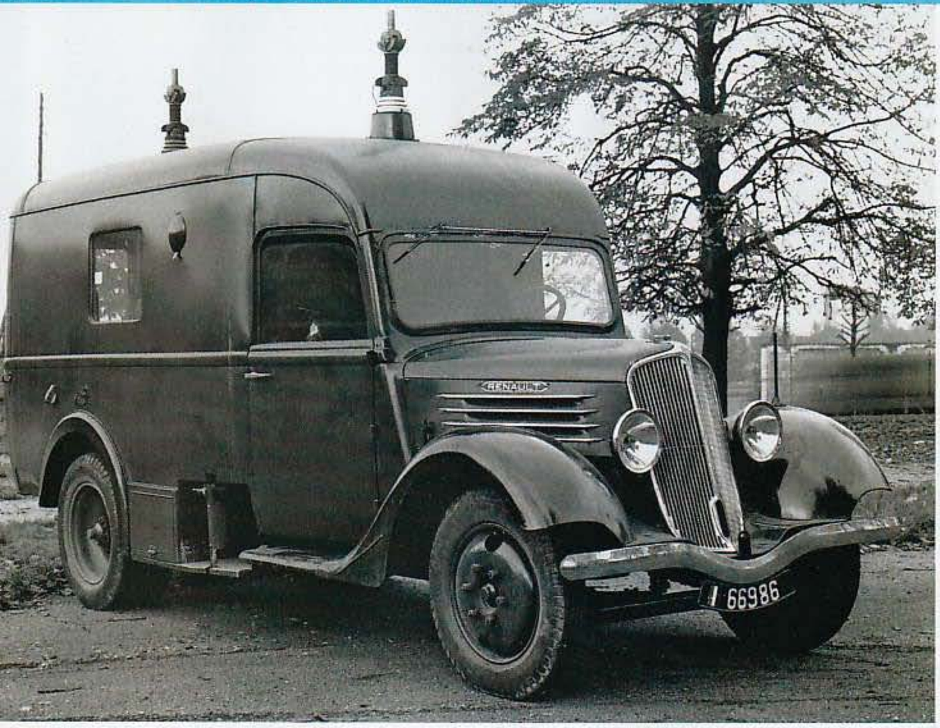
Le fourgon représenté est le 66 900 du 8e génie dont l'insigne est peint sur la portière.
(voir aussi GBM n° 74, page 68)

Profils Laurent Lecocq
sur notices de
François Vauvillier
© H&C 2007
Échelle **1/43**

Fourgon TSF Renault ADH tous chemins (1938-1940)
Plus gros et plus élaboré, c'est un véhicule spécifiquement « tous chemins » disposant d'une suspension spéciale. Empattement 3,435 m, châssis de « *camion moyen tonnage* » (2 500 kg commerciaux et armée), en monte double à l'arrière (pneus 19 x 50).
Production : **532 exemplaires.**
Ce véhicule est celui du programme de guerre, avec les lots de fabrication suivants :
100 ex. : 68 637 à 68 736 *(dont 50 ER 27)*
13 ex. : 53 711 à 53 723 *(tous ER 27)*
116 ex. : M 481 à M 596
1 ex. : M 4 582
66 ex. : M 11 278 à M 11 343
2 ex. : M 17 730 et M 17 131
95 ex. : M 48 468 à M 48 562
5 ex. : M 48 568 à M 48 572
134 ex. : *non retrouvées (1940)*



Profil avec radiateur du premier modèle. Sur les fabrications de guerre, le radiateur devient droit et à éléments.



Photographié par les usines Renault le 11 octobre 1937, ce fourgon ACZ 66 986 est sur le point d'être livré. Il comporte déjà les isolateurs d'antenne mais n'a pas reçu son équipement radio, qui sera installé au fort d'Issy. *(Photo constructeur)*

de la DI et son groupe de reconnaissance (on a du mal à imaginer ce que devient cette liaison en cas de perte de l'un des appareils !). Le corps de cavalerie et les corps d'armée doivent disposer respectivement de quatre et cinq ER 26 *ter*, les liaisons à plus haut niveau étant réalisées par six ER 27 pour le corps de cavalerie, et 12 « bons vieux » ER 13 pour les corps d'armée.

Production et mise en place

La production des premiers ER 26 *ter* « transitoires » modèle 1933 et 1934 est limitée à environ une centaine d'exemplaires pour le modèle 1933 (notamment pour l'équipement des AMD White-Laffly) et une cinquantaine pour le modèle 1934, correspondant au nombre de fourgons légers Renault OSC livrés en 1935.

Quant à l'ER 26 *ter* modèle 1935, une première série de 200 appareils sera lancée en novembre 1934, alors que sa mise au point est loin d'être finalisée. Quant à la dotation telle qu'elle avait été initialement prévue, elle ne pourra pas être atteinte en mai 1940, même avec l'accélération sensible des fabrications durant la drôle de guerre. La production de l'ER 26 *ter* modèle 1935 est évaluée à environ 400 exemplaires avant-guerre.

La priorité des livraisons sera accordée, dans l'ordre, aux DLM, DC/DLC, DCr, DIM (divisions d'infanterie motorisée) et DI, étant observé que celles-ci auraient constitué à terme le plus gros utilisateur, si l'on considère les 116 DI existant en 1940.

La mise en place de l'ER 26 *ter* se heurtera, malgré sa qualité technique, à une formation et une pratique insuffisantes des personnels :

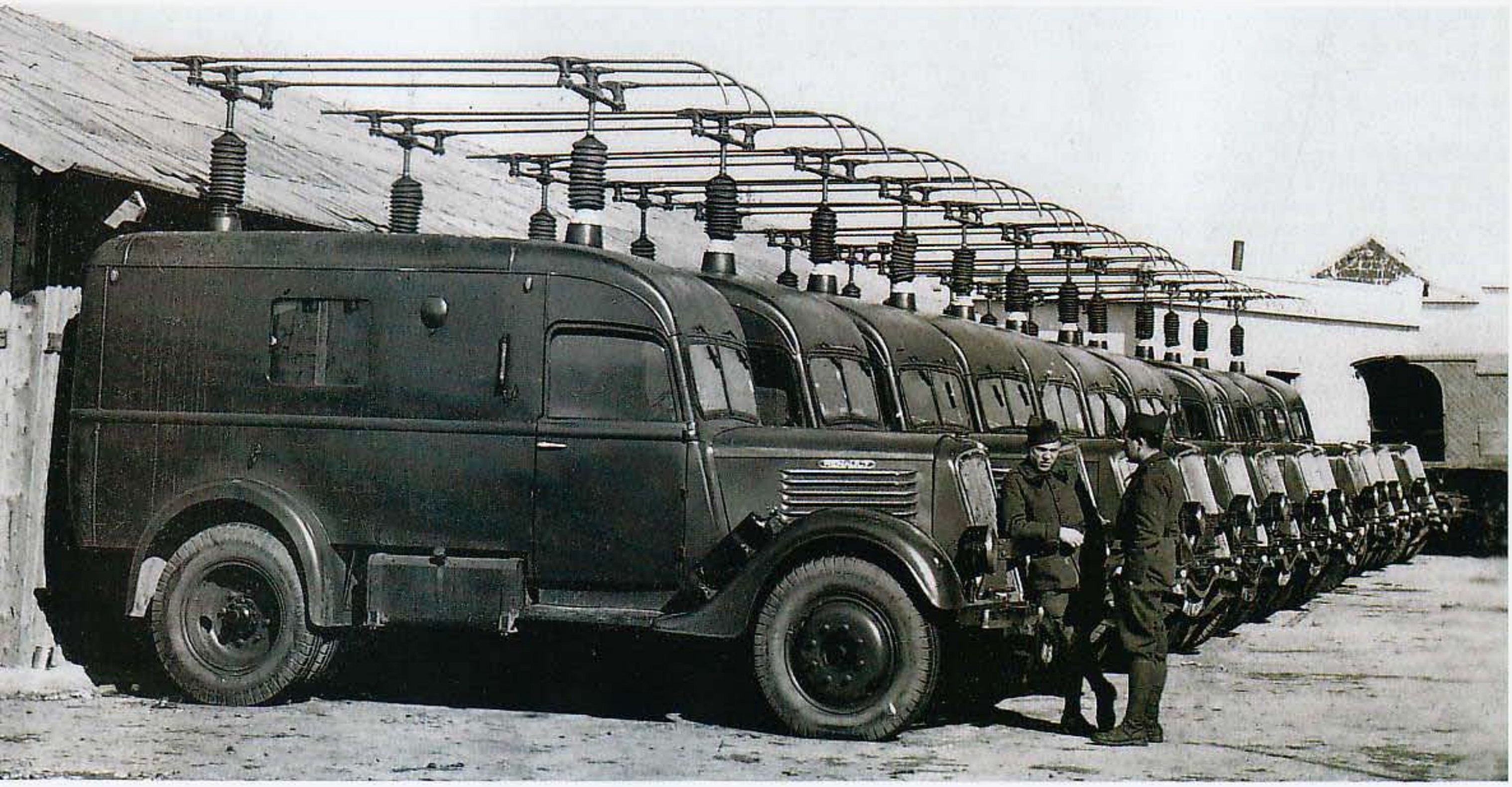
- aux nouvelles techniques et procédures de réglage associées ;
- à l'exploitation des matériels en vrai grandeur (culture fort dommageable du « *silence radio* » !) ;
- à l'utilisation du code international Q, introduit peu avant-guerre en remplacement de procédures simplistes mais éprouvées depuis 1918.

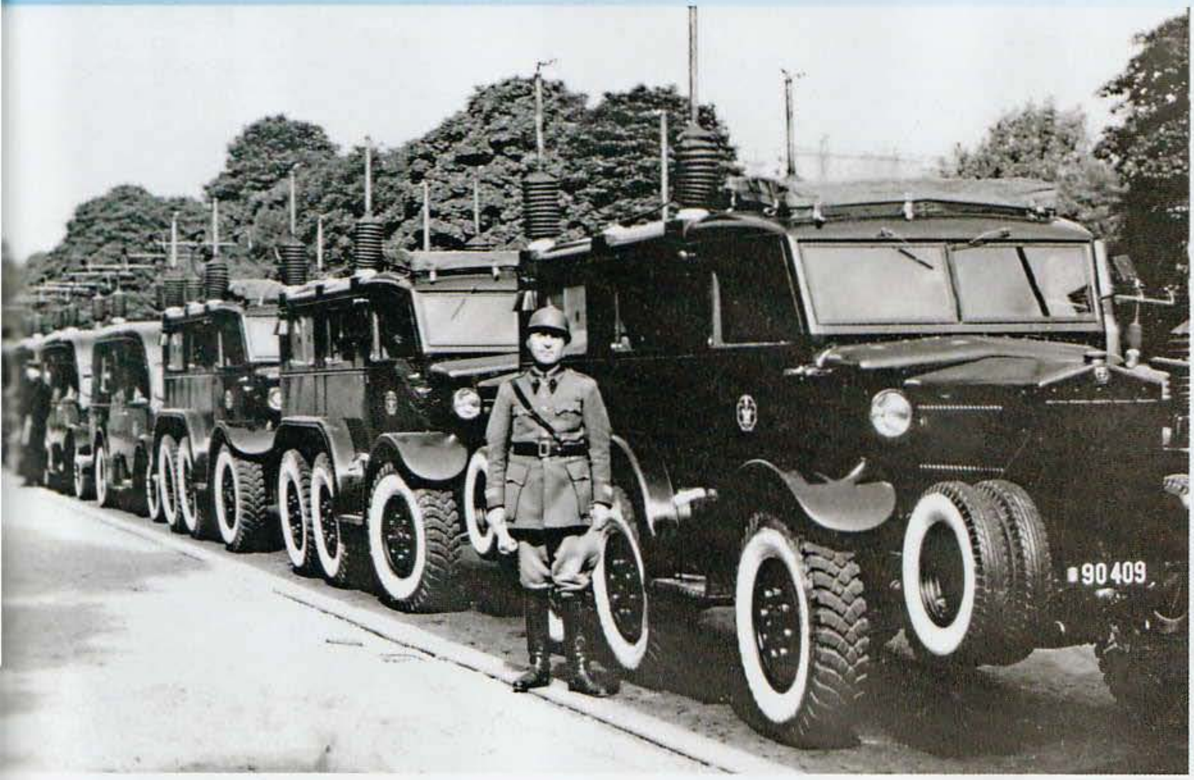
Mais ceci a constitué le lot de tout le matériel de transmissions à cette époque, comme par ailleurs le manque de confiance dans la radio d'une grande partie de l'encadrement, qui ne donnera pas à la radio le rôle qu'elle était à même de jouer.

Il semblerait cependant que l'ER 26 *ter* ait subi quelques difficultés propres, liées en particulier à l'accélération tardive de son programme. Les appareils sont issus de plusieurs préséries confiées par ailleurs à plusieurs industriels, les appareils livrés aux unités ne sont donc pas strictement identiques entre eux et, plus grave, ne sont pas conformes à une notice technique (incomplète sur bien des points, quand elle existe) ni, pire encore, à un plan de câblage unique. En outre, les essais réalisés avant la livraison se révèlent insuffisants, obligeant ainsi les utilisateurs à finaliser la mise au point. Enfin si l'ER 26 *ter* offre la possibilité d'un pilotage par quartz, la difficulté d'approvisionnement des quartzs ne permettra pas en pratique l'exploitation de cette fonction pourtant bien utile. On imagine sans peine, dans ces conditions, que les équipages des automitrailleuses livrées fin avril 1940 ne feront pas grand usage de leurs ER 26 *ter* le 10 mai.

Après l'armistice de juin 1940, la production est relancée (commandes à LMT et SFR) pour les besoins propres de l'armée allemande, puis une nouvelle fois à la libération (alors que 300 appareils sont déjà en cours de fabrication), face à la pénurie en matériels de

Ces douze fourgons radio Renault ADH de la série M 11 300, complètement équipés avec leur ER 26 *ter* et l'antenne à trois tubes, ont été photographiés au début de 1940. Dans quelques heures, leurs conducteurs du 18e génie les emmèneront vers leurs unités aux armées. *(Coll. F. Vauvillier)*





Les voitures TSF du 8e génie à Paris le 14 juillet 1938. Au premier plan, trois Lorraine 28-1 (➡ *tous détails dans GBM n° 74)* **avec antennes type D verticales, dont la 90 409, suivies d'un lot de Renault ACZ avec antenne type C à trois tubes horizontaux.**
(Coll. 8e RT, via A. Salles)

Références

– Souvenirs de Michel Congost, ancien du 8e génie

– Matériel de transmission, composition des UC, direction du génie, mise à jour octobre 1938

– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN), commandement des transmissions en AFN*, colonel Merlin, N° 481, déc. 1942

– *Cours de transmissions, fascicule III - Les appareils de TSF en service dans les unités de cavalerie*, 1938

– Etude sur le matériel français « *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich, 1941* »

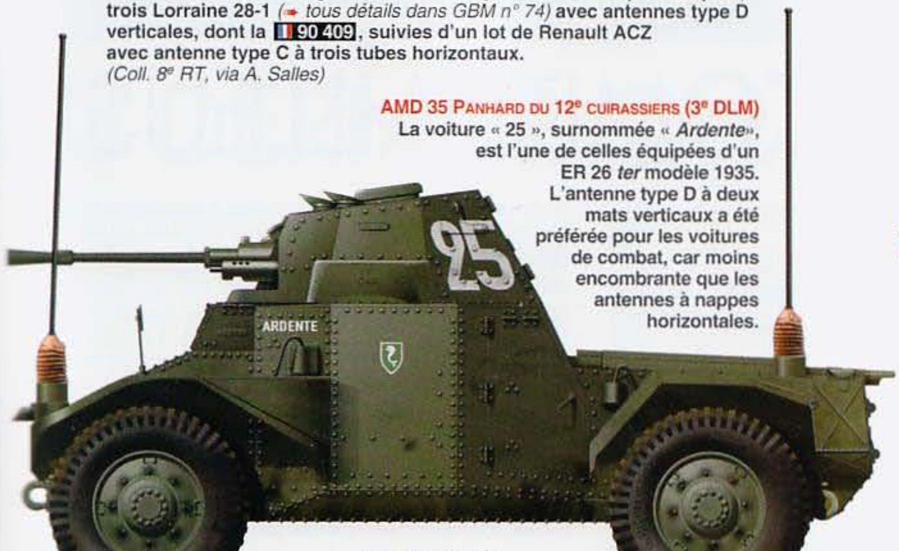
– *Revue historique de l'Armée*, numéro spécial transmissions, 1967

– École de liaison et transmissions, schémas des postes radios militaires, fascicule 2 - postes de cavalerie, 1937

– *Les émetteurs, matériels radios*, 1er GDM transmissions, mai 1942

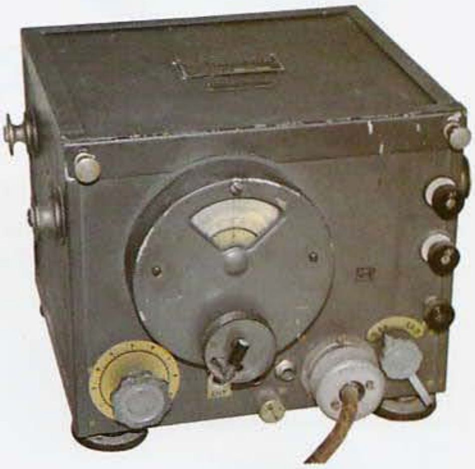
– *Liste des accessoires électriques utilisés sur les véhicules équipés en TSF*, ECMT, juillet 1938

– Croquis fournis par Jacques Feyssac et Stéphane Ferrard.

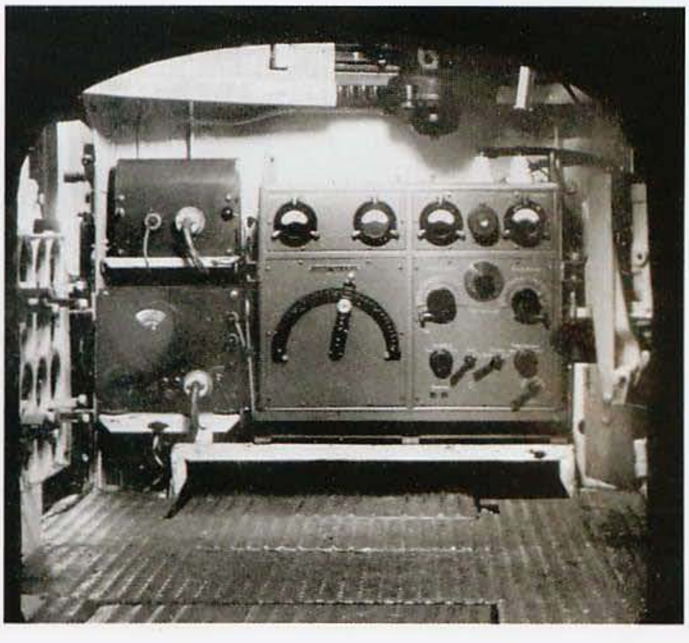


AMD 35 Panhard du 12e cuirassiers (3e DLM)
La voiture « 25 », surnommée « *Ardente*», est l'une de celles équipées d'un ER 26 *ter* modèle 1935. L'antenne type D à deux mats verticaux a été préférée pour les voitures de combat, car moins encombrante que les antennes à nappes horizontales.

Profil Eric Schwartz
© H&C 2007
Échelle **1/43**



Récepteur RR 3 (1945)
constituant l'ultime évolution du R 61.



Ultime version de l'ER 26 *ter*, montée ici à bord d'une AMD Panhard type 178 B construite à la libération, voici le « modèle 1945 », ou ER 3, comportant un émetteur EM 3 *(à droite)*, **et un récepteur RR 3** *(en bas à gauche). (Photo AAMB)*

transmissions et à l'urgence d'équiper la nouvelle armée française levée en métropole. Globalement, la production après l'armistice de 1940 sera d'un niveau comparable à celui de la période qui l'a précédé.

Production et mise en place du R 61

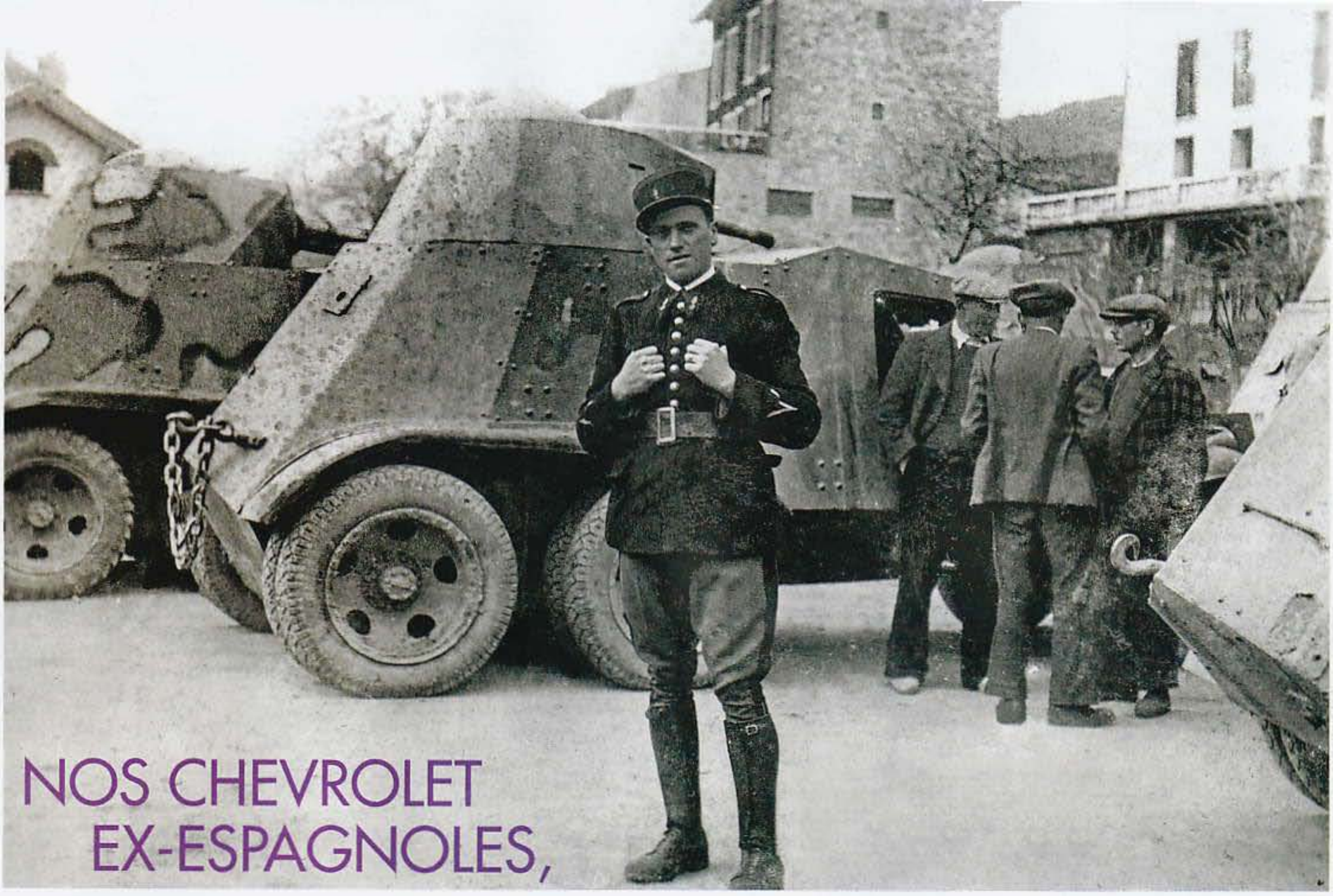
Ce récepteur est utilisé dans plusieurs ensembles (ER 26 *ter* mais aussi ER 27). Depuis son adoption en 1934, il est surtout connu par les modèles 1936, 1938 et 1939, sans compter le RR 3 de 1945. Il en sera fabriqué jusqu'en 1940, tous types confondus, environ 1 000 exemplaires.

Un matériel qui tenait son rang

L'ER 26 *ter* et les appareils qui ont été lancés dans le cadre du même programme auraient pu préfigurer — s'ils étaient tous sortis de fabrication en 1940[2] — ce que sera quelques années plus tard le système de transmissions des unités blindées américaines. Quant au matériel lui-même, comme l'ER 26 *ter*, il a manqué avant-guerre d'une industrialisation mais surtout d'une procédure d'exploitation adaptée et d'opérateurs expérimentés. Sa « seconde carrière » au service de la Wehrmacht lui permettra après-guerre, sous sa nouvelle dénomination ER 3, de tenir sans aucun complexe la comparaison, dix ans après, avec le matériel américain équivalent (SCR 193 : BC 191+BC 312). ■

---

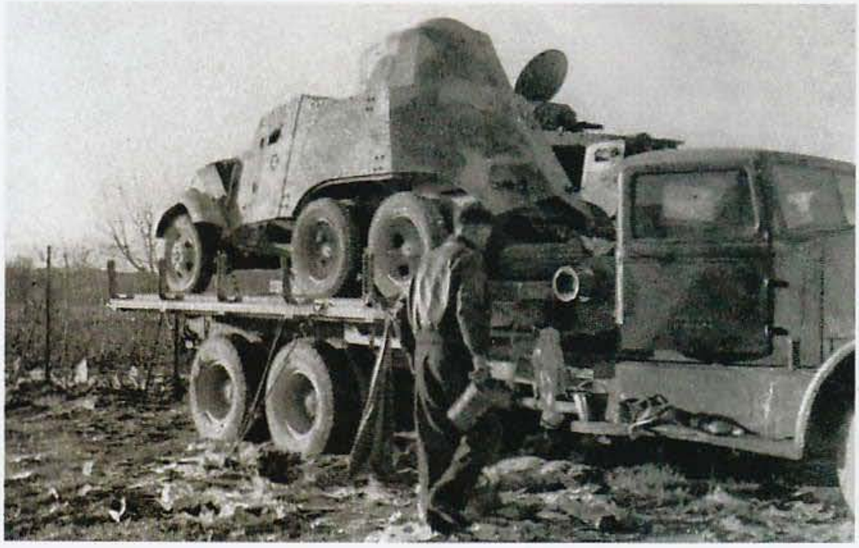
[2] Tel ne sera pas le cas de l'ER 28, de l'ER 54 et de l'ER 55.



NOS CHEVROLET EX-ESPAGNOLES, LES AUTOMITRAILLEUSES

Pascal DANJOU

Février 1939. Après trois ans d'une guerre civile sans merci, les Républicains espagnols sont vaincus par les troupes nationalistes du général Franco.



Parmi le matériel de l'armée républicaine espagnole qui vient terminer la guerre civile au col du Perthus, voici un bel ensemble qui fera carrière, séparément, dans l'armée française un peu plus tard : une automitrailleuse Chevrolet sur un porte-char Autocar. Cinq de ces derniers seront mis en service dans l'armée française, nous y reviendrons. *(DR)*

Les troupes républicaines prises au piège au nord de l'Espagne n'ont d'autre choix que de traverser les Pyrénées pour se réfugier en France. Elles sont désarmées à la frontière avant d'être internées et l'important matériel saisi est soigneusement inventorié et stocké. Ces armes qui vont de l'armement individuel aux véhicules blindés auront une étrange destinée puisque nombre d'entre elles reprendront du service au sein de l'armée française avant de finir leur carrière sur le front russe entre les mains des soldats allemands.

Dès la drôle de guerre, quelques matériels ex-espagnols sont distribués aux troupes françaises, tels les pistolets mitrailleurs Erma Vollmer (dont plusieurs centaines sont stockées dans un dépôt à Clermond-Ferrand et dont une partie seulement est distribuée aux groupes francs à cause du manque de munitions pour cette arme d'origine allemande tirant la 9 mm Parabellum) ou un nombre conséquent de camions récents et en bon état, le plus souvent d'origine américaine. Parmi les engins blindés, on dénombre environ une vingtaine d'automitrailleuses Chevrolet, parfois rebaptisées « *AMD Chevrolet* » dans l'armée française.

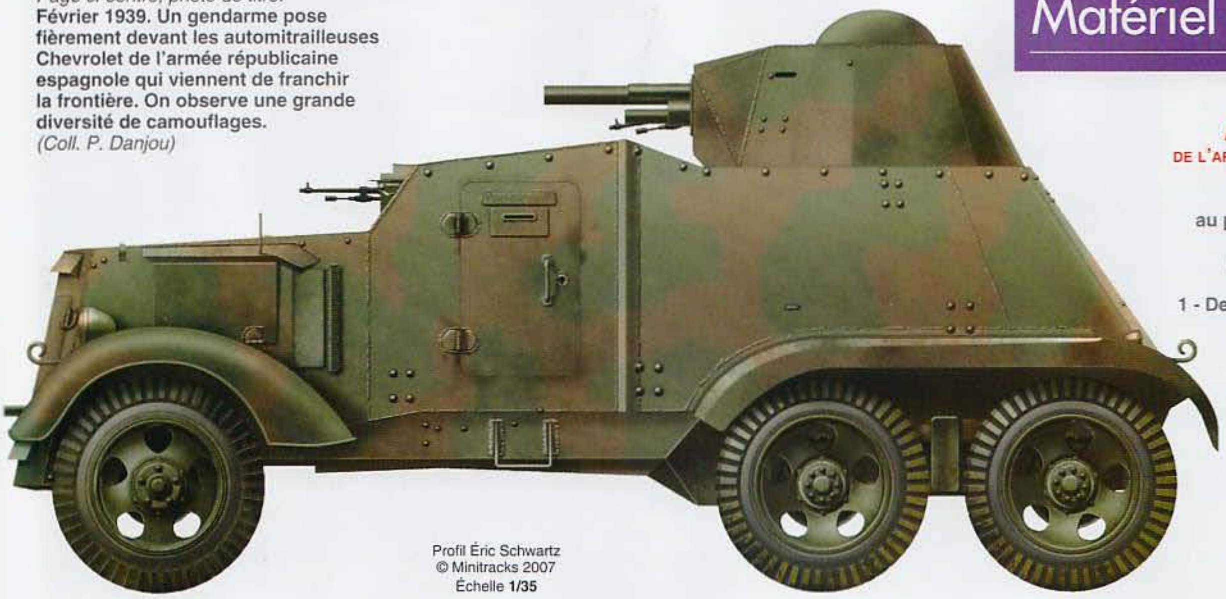
Une voiture blindée plutôt simpliste

Ces automitrailleuses répondent à une demande de l'autorité républicaine espagnole formulée à la fin de 1936. L'idée de base est de monter une superstructure blindée sur un châssis de camion américain Ford SD modifié en « *six roues dont quatre motrices* » (on écrit aujourd'hui 6 x 4) avec un train arrière Thornton Drive Truxmore Third Axle Timken.

Inspiré de l'automitrailleuse soviétique BA 6, l'engin est construit selon les techniques utilisées par les usines de Valence (Espagne) avec utilisation de soudures et de poutrelles rivetées. Le blindage qui peut atteindre 8 mm aux points les mieux protégés, porte le poids total à 4,8 tonnes. La tourelle comporte une rotule pour mitrailleuse et une ouverture rectangulaire permet l'installation d'un canon de 37 mm SA 18, mais sur certains engins, seule une rotule centrale sera montée. Un autre type de tourelle armée d'un canon de 45 mm (vraisemblablement récupéré sur des chars T 26 inutilisables, matériel d'origine russe et livré aux Républicains espagnols) sera monté sur un petit nombre de ces automitrailleuses, mais il semble qu'aucune d'entre elles n'ait atteint la France.

La construction démarre en 1937, à l'usine Hispano-Suiza de Barcelone qui effectue le montage final des divers éléments sur les châssis, eux-mêmes assemblés chez General Motors Peninsular. La cadence de sortie atteindra quatre exemplaires par mois. En 1938,

Page ci-contre, photo de titre.
Février 1939. Un gendarme pose fièrement devant les automitrailleuses Chevrolet de l'armée républicaine espagnole qui viennent de franchir la frontière. On observe une grande diversité de camouflages. *(Coll. P. Danjou)*



Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2007
Échelle **1/35**

AUTOMITRAILLEUSE CHEVROLET DE L'ARMÉE RÉPUBLICAINE ESPAGNOLE
La voiture se trouve dans sa configuration d'origine au passage du col du Perthus. L'armement espagnol peut être composé de trois manières différentes :
1 - Deux mitrailleuses Degtyarev DT-1932 de 7,62 mm ;
2 - Un canon de 45 mm M-1932-60 *(ici visible)* **et une mitrailleuse ;**
3 - Un canon de 37 mm SA 18 français et une mitrailleuse.

DU DERNIER QUART D'HEURE

Chevrolet (qui est une filiale de GMC) propose de vendre des châssis de 1,5 tonne série S 1937 ou série T 1938 directement équipés en configuration 6 x 4. Une première commande de dix exemplaire du camion « Chevrolet six roues », selon la dénomination espagnole, est passée aux États-Unis, et les châssis sont livrés le 19 avril 1938 en transitant par la frontière française du col du Perthus. La production totale atteindra environ 70 exemplaires et ne cessera qu'avec la prise de la ville de Sagunto par les troupes franquistes, cette ville fournissant les plaques de blindage nécessaires à la construction de l'automitrailleuse.

L'armée espagnole utilisera les exemplaires restés sur son sol jusque dans les années cinquante.

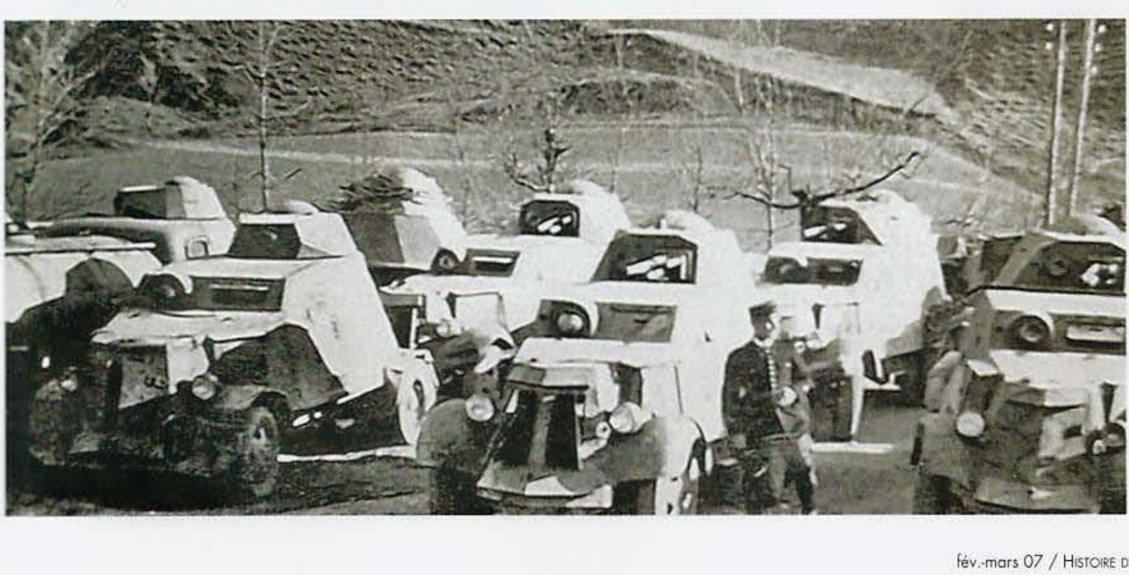
Réarmer nos « *AM de récupération* »

Voyons à présent ce qui se passe de ce côté-ci de la frontière à partir de 1939. La qualité de ces automitrailleuses, telles qu'on vient de les décrire, n'est guère éloignée de zéro selon les standards français. Dans un premier temps, on se contente donc de les stocker, toutefois en leur faisant finalement subir une modification qui transparaît dans une note du 11 mai 1940 (EMA/SAET) ainsi titrée et libellée :

« *Armement des AM de récupération Ford et Chevrolet. Suite à ma lettre du 25 avril 1940* [...] *les dispositions à appliquer aux tourelles d'AM Chevrolet doivent l'être également en ce qui concerne les AM Ford.* »

Document particulièrement intéressant car, malgré l'absence du texte initial du 25 avril qui nous aurait renseigné sur les détails de la modification (il s'agit évidemment du montage d'armes françaises sur ces matériels), nous apprenons, d'une part que l'emploi de ces automitrailleuses est envisagé *avant* l'attaque allemande [1], et d'autre part qu'il existe aussi, dans nos dépôts, des AM Ford ex-espagnoles [2].

Les Républicains espagnols et leur matériel, sous le regard d'un gendarme français. En dépit de sa qualité technique déplorable, cette photo nous permet de découvrir un autre schéma de camouflage pour les AM Chevrolet. *(DR, via J. Mata)*

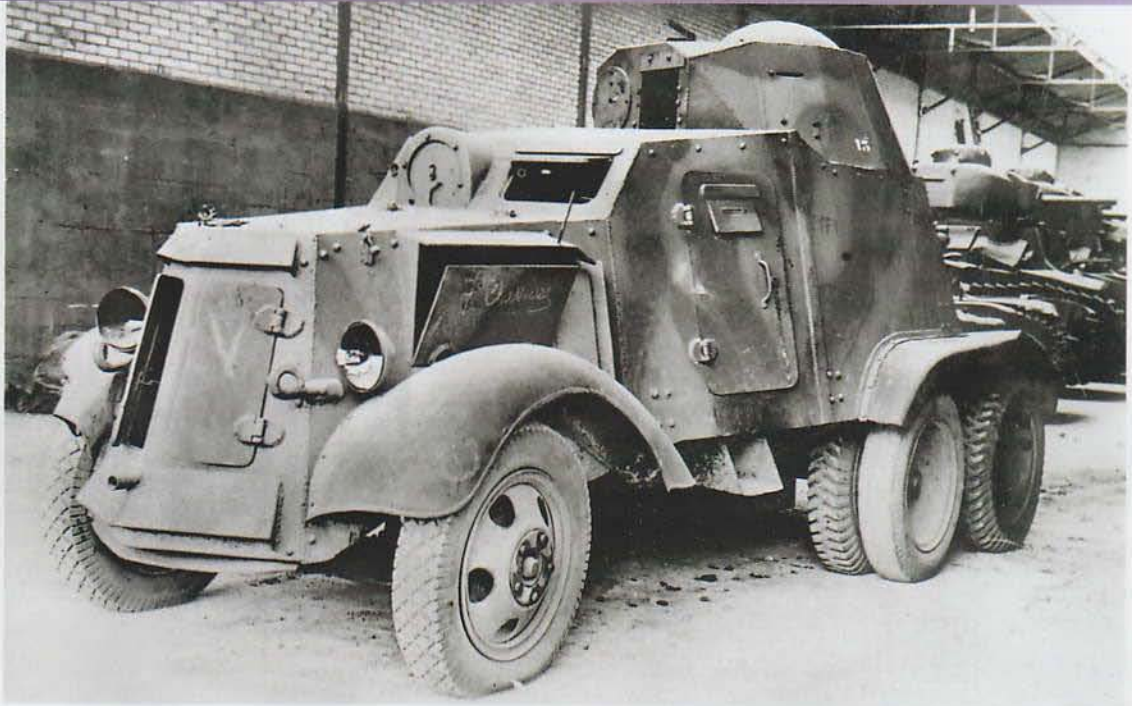


Trois automitrailleuses UNL 35 (quatre roues) et quatre Chevrolet 37 (six roues), toutes armées du canon français de 37 mm SA 18, apparaissent sur ce cliché pris dans les Pyrénées, côté français Nous ignorons si les UNL 35 ont été réaffectées à nos unités en juin 1940, mais leur présence effective sur le sol français, sous la garde d'un gendarme, est ici attestée. *(DR, via J. Mata)*

NOTES

[1] Probablement pour affectation aux formations du territoire (instruction ou maintien de l'ordre).

[2] S'agirait-il des AM type UNL 35 à quatre roues, construites (entre autres fournisseurs) sur châssis Ford modèle 79 ?



Les pneumatiques qui chauffaient au risque de déjanter étaient l'une des faiblesses de l'AM Chevrolet. Cette vue prise à l'été 1940 l'illustre parfaitement car on y relève pas moins de trois types de pneus différents ! À l'arrière-plan se profilent des B1 *bis* : nous sommes dans un dépôt de blindés « stockés sous contrôle » dont les Allemands se sont emparés, au mépris des conventions d'armistice. *(Coll. F. Marin)*

AM Chevrolet

Châssis : Chevrolet 1937 série S 1,5 tonnes & 1938 série T 1,5 tonnes
Moteur : Chevrolet OHV de 6 cylindres 89 x 95 (3 546 cm^3) refroidi par eau
Puissance maximum : 78 ch à 3200 tours/mn
Poids : 4 800 kg
Blindage : plaques de 8 mm
Armement (version française) : 1 canon de 37 mm SA 18 ou 1 FM 24/29 ou 1 mitrailleuse Reibel de 7,5 mm.
Longueur : 5,40 m
Largeur : 2,25 m
Hauteur : 2,40 m
Vitesse maximum : 60 km/h
Autonomie : 300 km

Juin 40 : tenir, avec n'importe quoi !

Après la bataille du Nord, l'évacuation de Dunkerque et la perte de notre matériel le plus moderne, les troupes qui ont pu être évacuées sont rapatriées d'urgence en France pour être rééquipées. Il s'agit pour la plupart d'éléments d'active bien entraînés, et à présent aguerris, qu'il faut renvoyer à la bataille le plus rapidement possible. La problématique est de tenir suffisamment longtemps pour permettre à l'aide américaine de se manifester dans toute sa puissance. Car la perte des usines du Nord est une catastrophe et le potentiel industriel national est très gravement entamé, les stocks d'acier existants ne pouvant permettre qu'une production restreinte de certains types de chars, au mieux pour quelques semaines et de toute manière pas de façon suffisante pour permettre le rééquipement des unités et assurer le remplacement des matériels perdus. L'espoir, bien mince, réside dans la construction de chars à partir d'usines nouvelles, à réimplanter dans le centre ou dans le sud, voire à l'étranger (aux États-Unis), et à la livraison massive de l'acier et des machines-outils d'outre-Atlantique, indispensables à la relance de nos fabrications de guerre. Mais avant d'escompter arriver à cet hypothétique rétablissement industriel, une condition pas moins essentielle est à remplir : le rétablissement militaire. Il faut donc, immédiatement, du blindé et du canon à tout prix, et l'on met en service tout ce qui peut rouler et qui porte du blindage. Les engins sans tourelle où à peine finis sont immédiatement livrés aux unités, les écoles et les dépôts sont vidés. On voit sur les routes de France des AMD Panhard et des AMR ZT 4 Colonies armées d'un simple FM, des camions dotés de canon de 37 et d'antiques AMD remises en service.

Et, parmi cet arsenal hétéroclite, on retrouve les Chevrolet ex-espagnoles. Nous savons avec certitude que, début juin, au moins 14 [3] d'entre elles se trouvent au COMAM (centre d'organisation motocycliste et d'automitrailleuses) de Montlhéry.

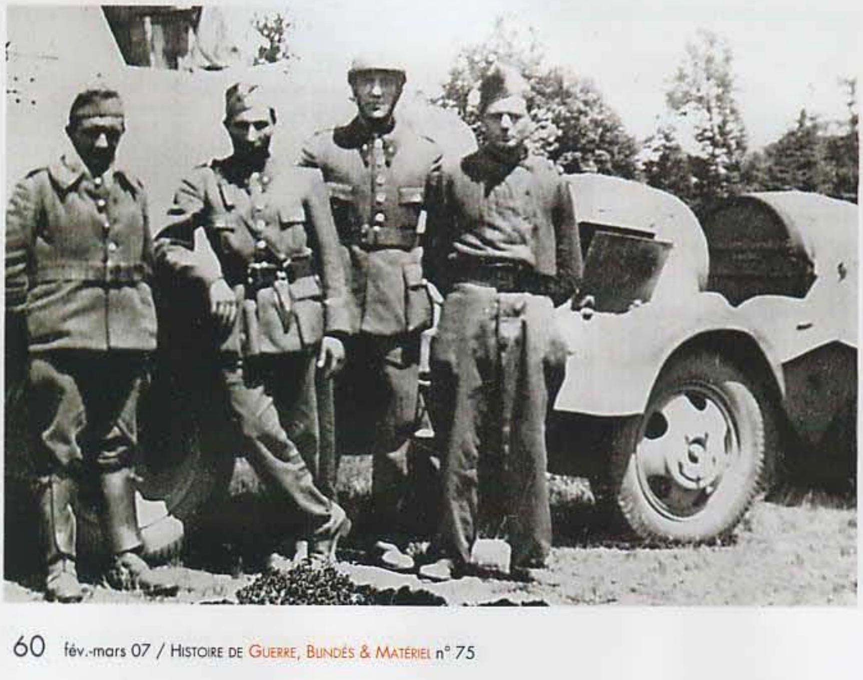
L'épreuve du feu au groupement Michel

Sept AM Chevrolet du COMAM sont affectées le 12 juin à un détachement de personnels provenant du 8e cuirassiers (régiment de découverte de la 2e DLM alors en reformation sur un type très réduit et disposant à ce titre de personnels en surnombre). Ces hommes qui ont pu être évacués de Dunkerque ont été rapatriés à Cherbourg. Après avoir reçu un peu de ravitaillement, ils sont dirigés sur Évreux pour recevoir des effets de remplacement. À leur grande surprise, l'intendance leur alloue de vieux uniformes bleu horizon alors que le magasin regorge de tenues nouveau modèle !

« Ce matériel était mauvais à tout point de vue » se souvient le brigadier-chef Michot

Les cavaliers devront un peu chahuter le capitaine responsable du magasin pour que les tenues neuves leur soient finalement distribuées. Le 12 juin, ils sont dirigés sur Montlhéry où on leur affecte dans la soirée sept automitrailleuses Chevrolet et quelques side-cars Indian. Le brigadier-chef Michot nous livre un témoignage précieux sur ces voitures blindées :

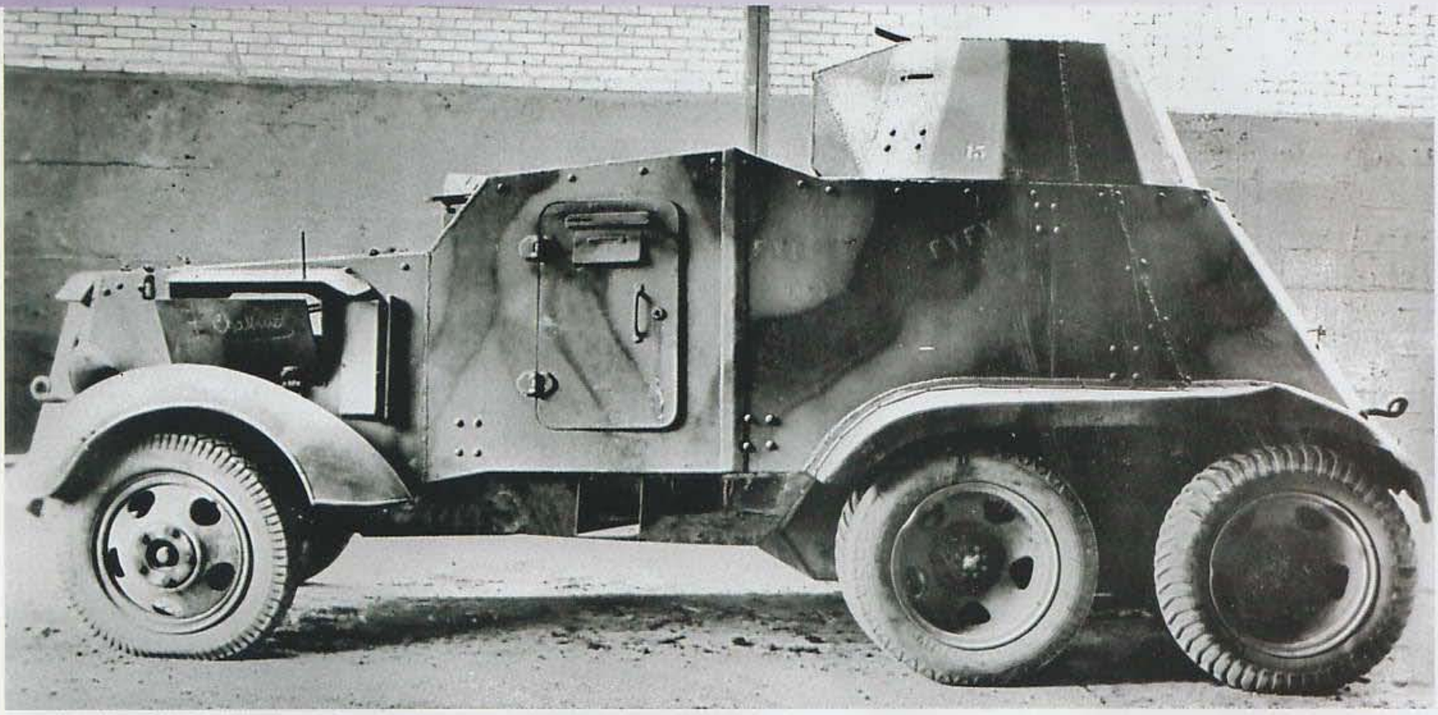
« *Nous avons perçu les AM Chevrolet à Montlhéry en remplacement de nos merveilleuses AMD Panhard. Les Chevrolet nous ont parfois causé bien des soucis... Pour tout armement, mon AM ne disposait que d'un FM 24/29 et visiblement les véhicules nous ont été confiés dans l'état où ils étaient lors de leur internement. Si l'allure était trop vive, il fallait faire une halte tous les trente kilomètres car les pneus chauffaient tellement qu'il fallait les arroser avec de l'eau pour les refroidir sous peine de déjanter. Le moteur chauffait aussi énormément et il calait, il fallait alors le laisser refroidir avant de pouvoir repartir... Ce matériel était mauvais à tout point de vue et n'avait même pas d'inverseur... Un jour aux environs de Fontevrault, au détour d'un virage, les paysans*

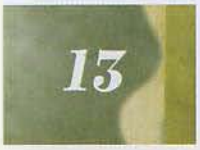


Malgré sa piètre qualité, ce document est exceptionnel puisqu'il nous montre un équipage du 2e escadron du GEM Michel posant devant sa Chevrolet juste avant l'engagement de Port-Boulet le 18 juin 1940. C'est cette voiture qui sera détruite par un coup au but dans la tourelle, tuant le soldat visible à gauche sur la photo. *(Coll. E. Barbanson)*

Note

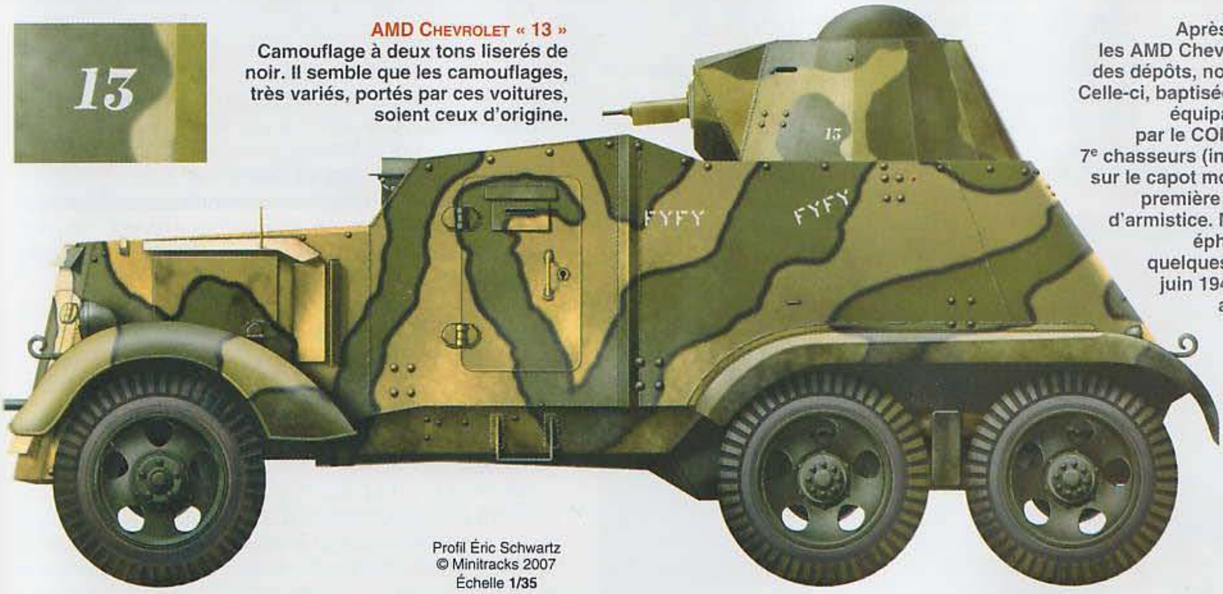
[3] Et plus probablement une vingtaine.





AMD Chevrolet « 13 »
Camouflage à deux tons liserés de noir. Il semble que les camouflages, très variés, portés par ces voitures, soient ceux d'origine.

Après l'armistice de juin 1940, les AMD Chevrolet sont stockées dans des dépôts, notamment à Châteauroux. Celle-ci, baptisée « *Fyfy* » par son ancien équipage, a d'abord été versée par le COMAM replié à Montech au 7ᵉ chasseurs (indication portée à la craie sur le capot moteur) dans le cadre de la première mise sur pied de l'armée d'armistice. Mais cette réorganisation éphémère — réalisée durant quelques semaines à partir de fin juin 1940 — était trop motorisée aux goûts des Allemands qui en ont interdit le maintien.
(Coll. F. Marin)



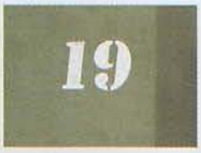
Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2007
Échelle **1/35**

Le groupement Michel (18ᵉ GAM ou 16ᵉ GAM)

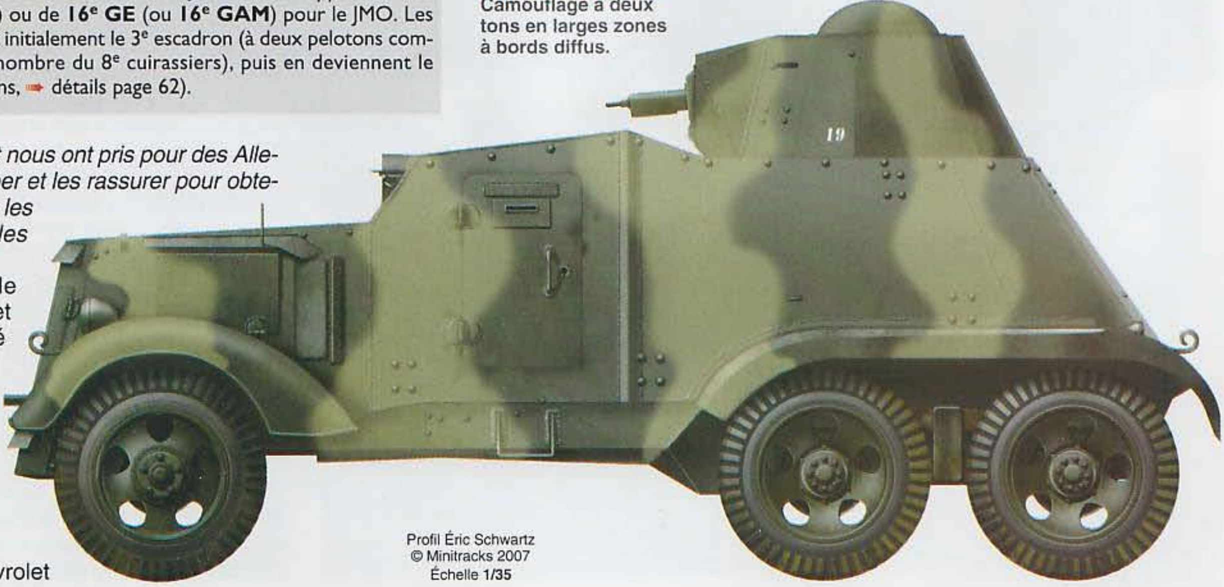
Le **groupe d'escadrons mécanique** (ou *groupement*) **Michel** est une unité de marche mise sur pied le 12 juin 1940 par le COMAM de Montlhéry et par l'école du Fay, en vue de couvrir le repli du Centre.

Le groupement du chef d'escadrons Michel reçoit ensuite l'appellation de **18ᵉ GAM** (selon les anciens) ou de **16ᵉ GE** (ou **16ᵉ GAM**) pour le JMO. Les AM Chevrolet en constituent initialement le 3ᵉ escadron (à deux pelotons composés de personnels en surnombre du 8ᵉ cuirassiers), puis en deviennent le 2ᵉ escadron (à quatre pelotons, ➟ détails page 62).

Au moins 19 de ces voitures ont été immatriculées dans l'armée française, si l'on en juge par les numéros d'ordre peints sur les tourelles.



AMD Chevrolet « 19 »
Camouflage à deux tons en larges zones à bords diffus.

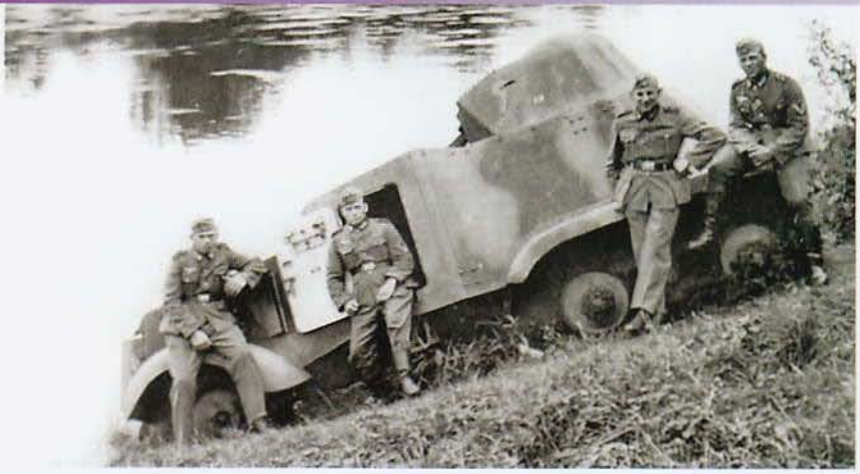


Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2007
Échelle **1/35**

ont aperçu nos casques et nous ont pris pour des Allemands. Il a fallu les rattraper et les rassurer pour obtenir de l'eau pour rafraîchir les pneus et du rosé pour les gosiers de l'équipage... »

Dans les faits, il semble bien que les AM Chevrolet ont reçu un armement varié qui va du simple FM 24/29 au canon de 37 mm SA 18, en passant par la mitrailleuse Reibel de 7,5 mm dont on aperçoit le manchon caractéristique sur certaines photos.

Le 13 juin, les AM Chevrolet



Cette AM Chevrolet a fini sa carrière mouvementée dans un large cours d'eau, sans doute la Loire. On notera le manchon de la mitrailleuse Reibel, ainsi que le numéro d'ordre « 19 » sur la tourelle, seule marque distinctive visible. *(DR)*

sont organisées en deux pelotons et forment le 3ᵉ escadron du groupement Michel. L'escadron va mener des combats retardateurs jusqu'au lendemain pour couvrir le repli du COMAM de Montlhéry avant d'entamer lui-même son repli vers la Loire, « *au nez et à la barbe des Allemands* », sur des routes encombrées de réfugiés de toutes sortes. L'amertume des cavaliers face à la débâcle est bien restituée par le journal de marche de l'unité où l'on peut lire : « *Nous voyons la débâcle de l'armée française, fuyards de toutes sortes, employant tous les moyens de fuite possible... Heureusement pas un cavalier dans cette cohue, raison de plus pour être fier de notre arme...* »

> « Heureusement pas un cavalier dans cette cohue, raison de plus pour être fier de notre arme... »

Le 18 juin l'escadron, réorganisé, devient le 2ᵉ escadron du GE Michel. Commandé par le sous-lieutenant Perreau de Launay, il a la composition suivante :

- *1ᵉʳ peloton* (aspirant Petit-Lagrange) : 4 AMD 178 Panhard sans tourelle (ces AMD armées d'un simple FM seront essentiellement utilisées pour des missions de patrouille et de recherche de parachutistes) ;
- *2ᵉ peloton* (mdl chef Vallée) : 4 Chevrolet ;
- *3ᵉ peloton* (mdl chef Cutivet) : 3 Chevrolet ;
- *4ᵉ peloton* (aspirant Morelli) : 2 Panhard-Kégresse (en fait des Schneider-Kégresse P 16 appelées ainsi à cause de leur moteur Panhard. À bout de souffle, ces voitures tomberont rapidement en panne et le 4ᵉ peloton sera dissocié).

Le brigadier-chef Michot poursuit :

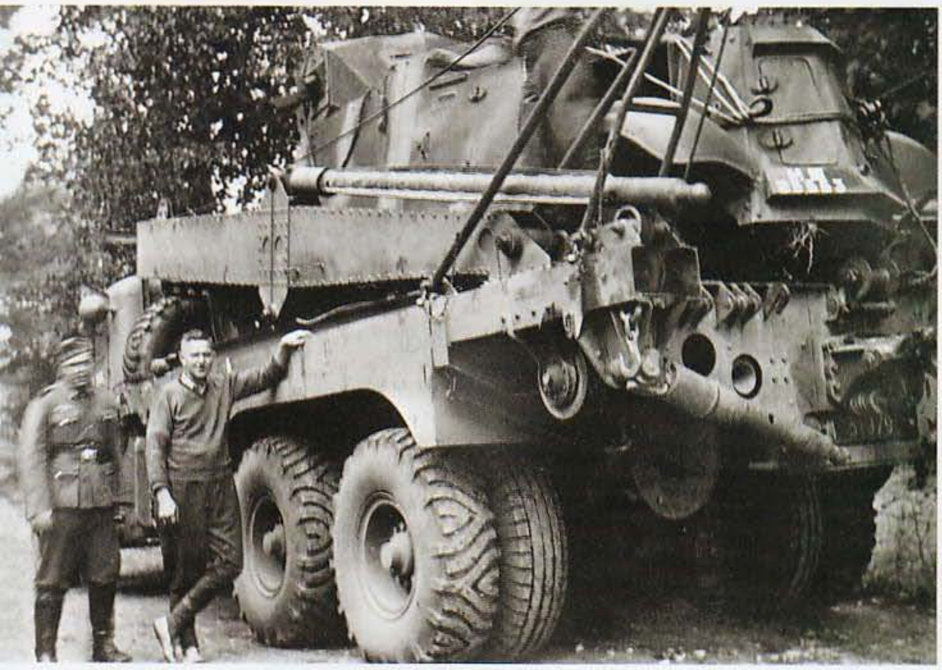
« *Le 19 juin à 13 h, les pelotons Vallée et Cutivet se portent avec le sous-lieutenant Perreau au pont de Port-Boulet pour en renforcer la défense. L'entrée du pont subit un fort bombardement de minens, nous y répondons par des tirs de 37 et de mitrailleuses. 22 h : le 75 placé sur le pont en défense antichar est démoli, l'on entend des bruits de chars de l'autre côté. C'est alors que je suis désigné pour aller chercher des explosifs au PC à Avoine pour faire sauter le pont de Port-Boulet, le seul restant à détruire sur la Loire, les sapeurs du génie (ivres d'après certains témoignages) s'étant enfuis alors que les Allemands attaquaient en amont et en aval avec des canots pneumatiques. Avec ma Chevrolet, nous avons dû faire deux voyages avec 300 kilos de mélinite à chaque fois. On place sur le pont des mines antichars puis au matin on place sous le pont une forte charge de mélinite, mais le pont sautera mal.* » Au cours de cette journée, une Chevrolet sera détruite par un coup au but dans la tourelle, tuant un des membres d'équipage.

Le 20 juin, les Chevrolet du peloton Cutivet sont envoyées en renfort à Port-Boulet. Elles mitraillent les Allemands qui tentent de passer la Loire puis, malgré un feu antichar violent, assurent le décrochage des éléments d'infanterie. Le 21 juin, l'escadron compose l'arrière-garde des trains de la 3ᵉ DLM qui sont capturés devant lui. Il échappe à la captivité grâce à une pluie torrentielle et à la présence d'esprit de son chef qui, profitant audacieusement d'un mouvement de retraite des chars allemands qui avaient été pris à parti par un canon antichar, parvient à faire traverser le pont aux automitrailleuses. Jusqu'au 25 juin, l'unité ira de décrochage en repli, jouant à cache-cache avec l'adversaire pour échapper à la captivité. Elle finira son étonnant périple en Dordogne, près de Thiviers, dans un village nommé Angoisse. Les Chevrolet seront parqués par la suite dans un dépôt de Châteauroux.

Et les autres AM Chevrolet

Après avoir doté le groupement Michel le 12 juin, le COMAM quitte Montlhéry (nuit du 12 au 13 juin) et atteint le Coudray-Macouard, non loin de Saumur, avec un parc automobile très important (636 motos, 142 blindés et près de 700 véhicules divers) au sein duquel se trouvent « *sept AMD Chevrolet* »[6]. Tout le matériel encore en état de servir est alors affecté aux unités de marche constituées en vue de la défense de la Loire, autour de Saumur. Puis le COMAM entame son second repli, vers Montech (Tarn-et-Garonne), atteint le 20 juin. C'est là qu'il répartit tout le matériel restant entre diverses unités de cavalerie, dont le 7ᵉ chasseurs (lieutenant-colonel de Coulteux) qui, fin juin 1940, recevra tout ou partie des AM Chevrolet, avant de devoir les restituer peu après : la motorisation de l'armée de l'Armistice devra rester purement symbolique. Mais les chasseurs n'y perdront pas au change puisque, réorganisés en août 1940, ils percevront finalement huit AMD Panhard, certes privées de leur 25 AC. ■

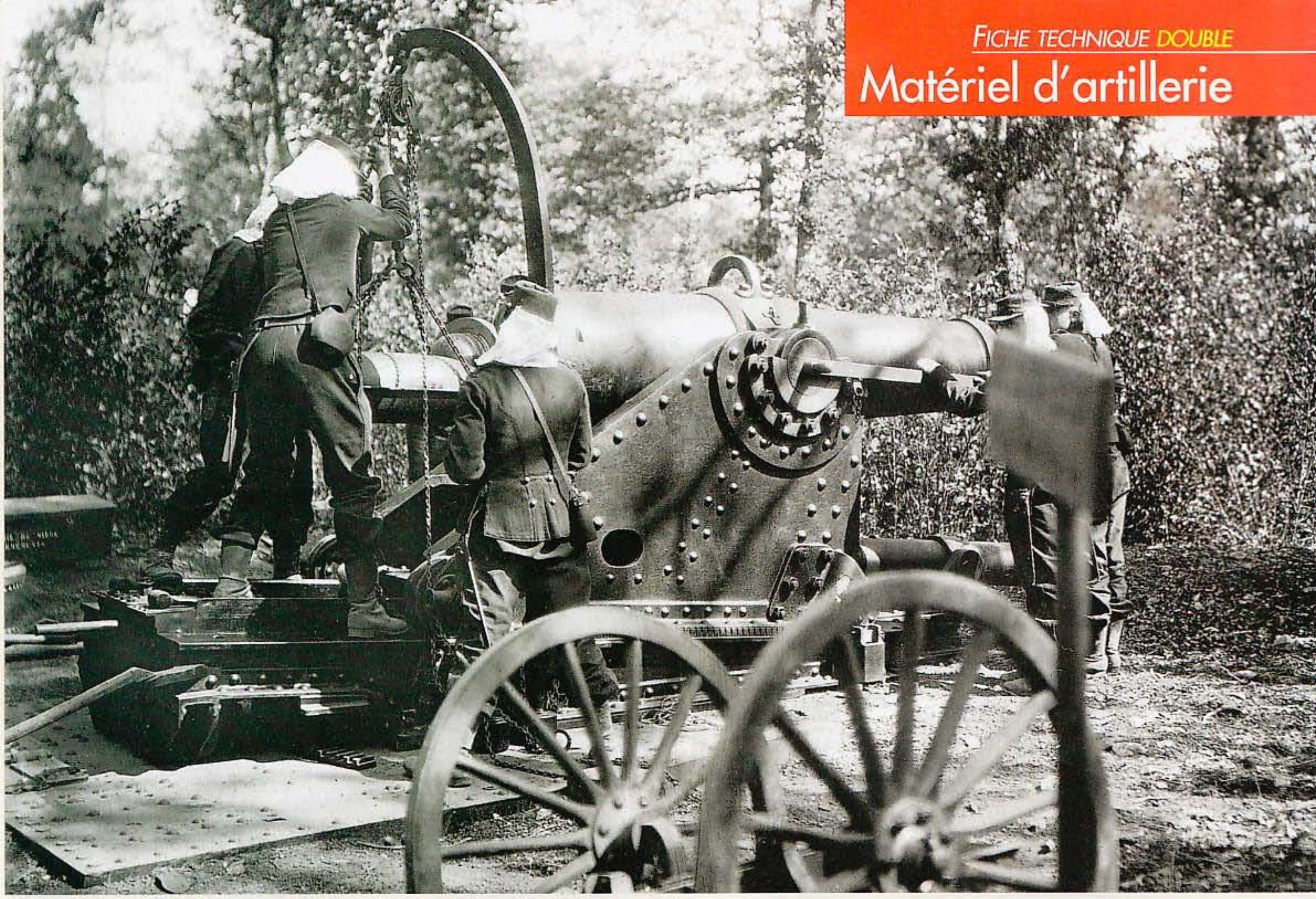
L'auteur tient à adresser ses remerciements à MM. L. Michot, Érik Barbanson, Josep Mata, Francisco A. Marín et F. Vauvillier.



Ce document est le seul connu à ce jour montrant une automitrailleuse Chevrolet avec une plaque d'immatriculation française visible. Hélas, l'opérateur a tremblé, sa photo est floue et l'on a beaucoup de mal à le distinguer : **M 85 563** ? La tourelle est armée d'une mitrailleuse Reibel. L'AM Chevrolet est en cours de récupération après l'armistice sur un splendide Berliet leveur-porteur GPE 4. *(Coll. P. Danjou)*

NOTE

[6] Compte-rendu du 30 juillet 1940 du colonel Sarault, commandant le COMAM.



Photographiée durant les manœuvres d'été quelques années avant 1914, voici l'opération de chargement d'un mortier de 270. L'obus, pesant quelque 150 kilos, est engagé dans la chambre au moyen d'une lanterne-planchette de chargement suspendue par des chaînes à un palan différentiel accroché au bout d'une potence pivotante.
Pour cette opération, la bouche à feu est amenée à l'horizontale ; en l'absence de volants (ils seront ajoutés par la suite), le pointage en hauteur s'effectue, comme on le voit ici, au moyen d'un levier coudé à pans introduit dans l'évidement polygonal du tourillon droit.
Dans l'angle inférieur gauche de la photo, la plate-forme en acier laisse deviner ses imposantes dimensions (largeur 2,75 m à l'arrière et 1,40 m à l'avant, longueur 4,30 m) sur laquelle repose et pivote (amplitude 30 °) le châssis supportant l'affût.
(Coll. F. Vauvillier)

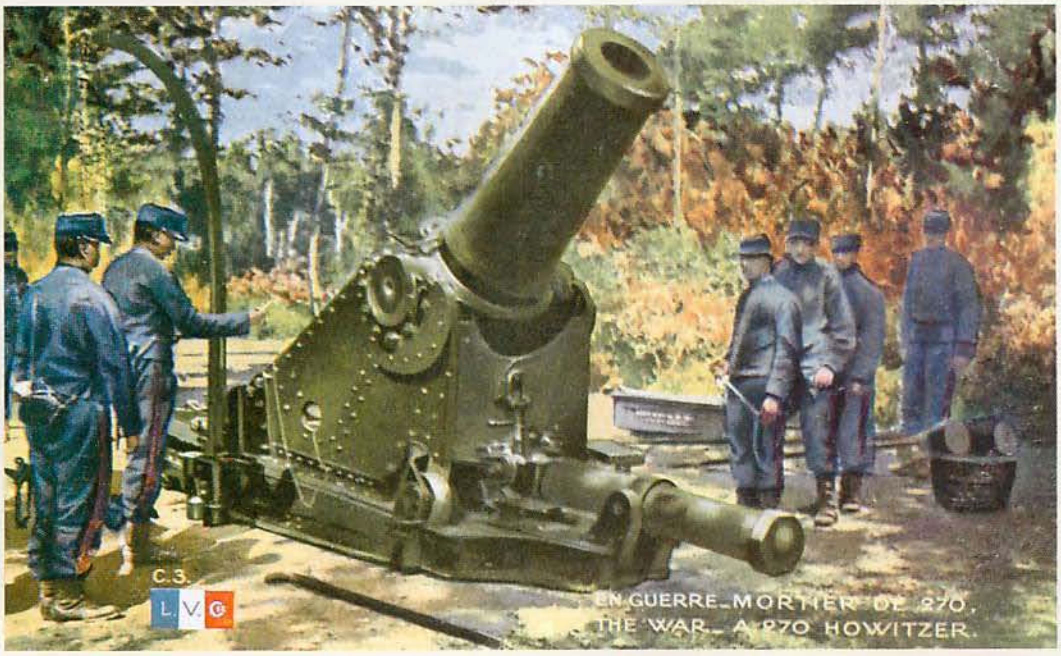
NOTRE PLUS GROS CALIBRE EN AOÛT 1914 : LE MORTIER DE 270 MODELE 1885 DE BANGE

François VAUVILLIER

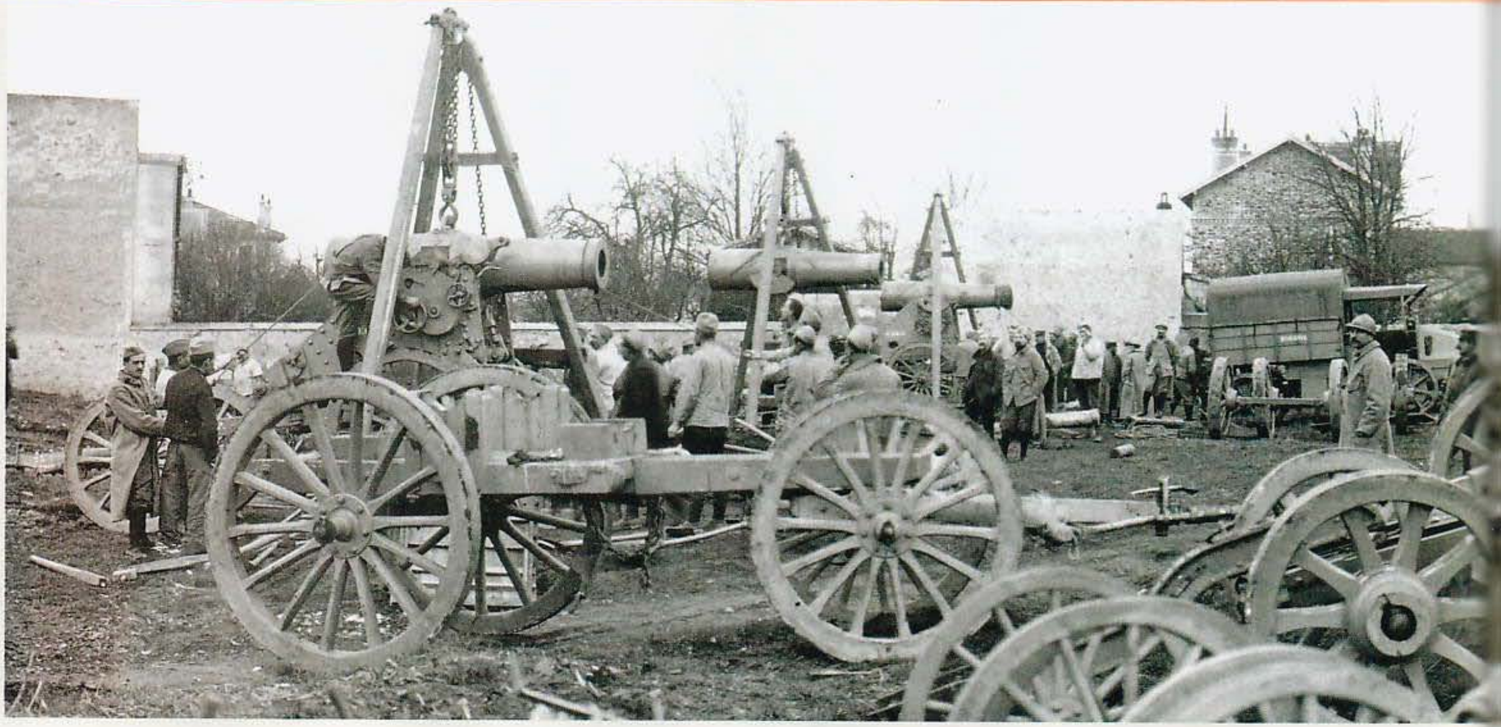
Charles de Bange, le grand rénovateur de notre artillerie, quitte l'armée en 1882 après avoir vu adopter un système complet de sa conception, du 80 au 220 mm.

Avant de prendre sa retraite de l'armée pour rejoindre les établissements Cail, le lieutenant-colonel de Bange a également présenté, en même temps que son mortier de 220 modèle 1880, une bouche à feu de tracé et silhouette très analogues, mais au calibre de 270. Cet accroissement de calibre de « seulement » 5 cm s'accompagne d'une augmentation de 50 % de la masse de l'obus, qui passe de 98 kg à 150 kg environ. Un matériel aussi puissant répond à la nécessité de disposer d'une pièce de siège capable de détruire les plus grosses fortifications permanentes alors existantes.

Mais les essais du matériel de 270 de Bange, menés concurremment avec ceux d'une pièce de même calibre présentée par la commission d'études des bouches à feu, s'étalent sur plusieurs années.



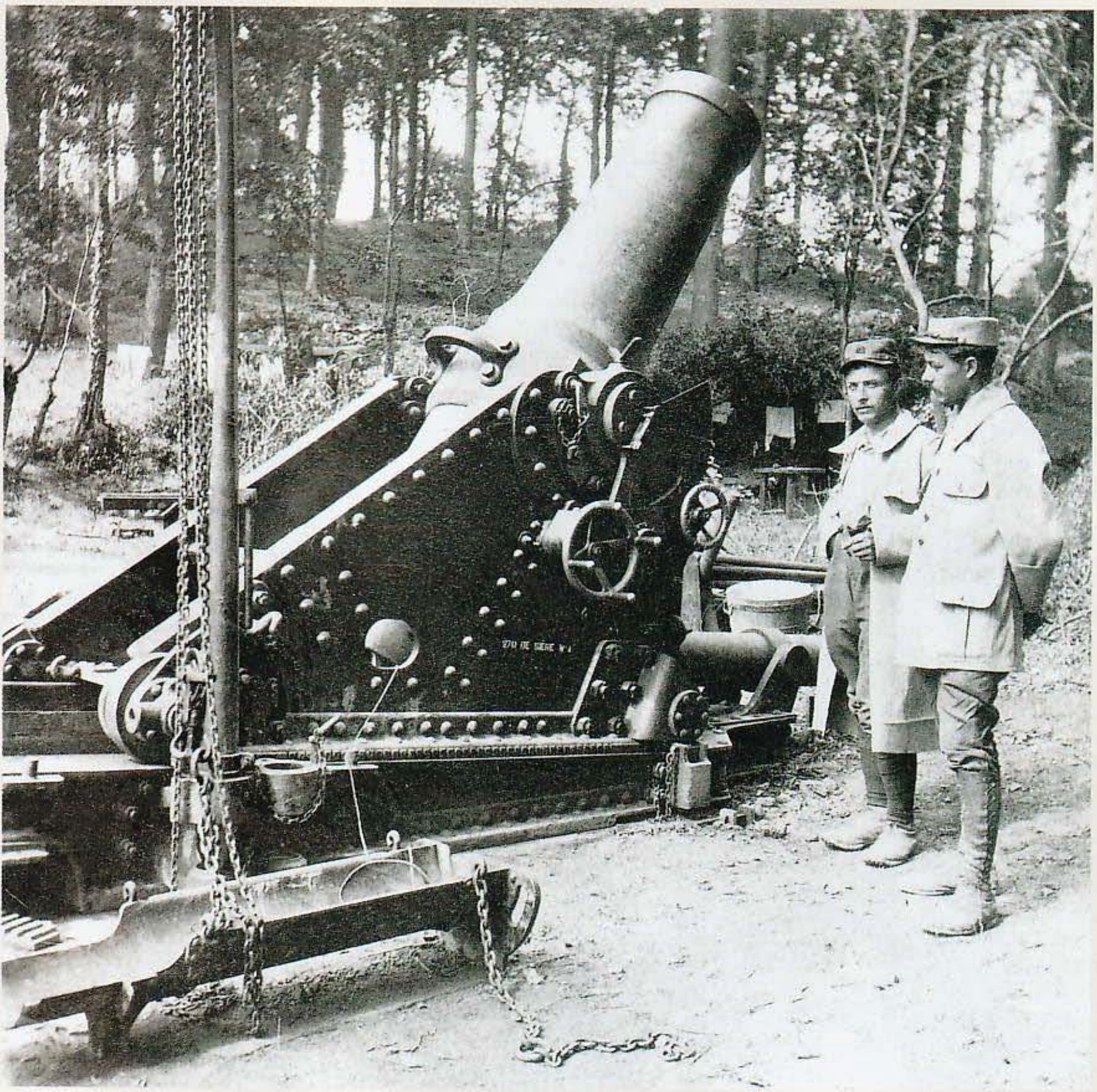
Cette sympathique carte postale éditée au début de la Grande Guerre dans la série LVG est en réalité la simple mise en couleurs d'une photographie prise avant la guerre et appartenant à la même série que le document précédent : on reconnaît parfaitement le cadre forestier et l'attitude très réglementaire des servants, auquel un pinceau habile a retiré le couvre-nuque de calicot blanc (une carte postale semblable existe, en noir et blanc, mais avec tous les détails d'origine).
Les premiers mortiers de 270 mm apparaissent sur les arrières du front entre février et avril 1915.
(Coll. F. Vauvillier)



Le ministère commande d'abord, en 1881, dix bouches à feu de 270 de Bange, sans que l'affût soit encore déterminé. Deux types entièrement distincts appelés à recevoir le même tube sont alors recherchés : un affût de côte (futur 270 G, adopté dès 1887) et un affût de siège, pour lequel 40 autres bouches à feu de Bange sont commandées en mars 1885. Dans le même temps sont étudiés des obus de 270 mm dépassant 200 kg.

Jusqu'en 1889, plusieurs types d'affûts de siège sont essayés, sans succès, avant que ne survienne le modèle de la fonderie de Bourges, dû aux capitaines Baquet et Sainte-Claire-Deville, affût dont le dessin est approuvé en juin 1889. Le prototype, construit en 1890, donne satisfaction ; il sera adopté en 1891, après que la

De novembre 1915 à avril 1916, les trois quarts des mortiers de 270 modèle 1885 de siège quittent l'artillerie à pied pour rejoindre l'artillerie lourde à tracteurs. Nous voyons ici une batterie à l'exercice au centre d'organisation de l'artillerie lourde automobile de Saint-Maur-des-Fossés. Les batteries à tracteurs sont systématiquement réduites à trois pièces dans l'ALT, l'unité élémentaire étant donc ici au complet. L'opération montrée est la pose des bouches à feu sur leur affût, grâce à la « chèvre de place n° 1 ». Les mortiers se déplacent en quatre fardeaux sur des voitures visibles ici au premier plan et tout, dans l'artillerie lourde, est manœuvre de force. Au second plan, les tracteurs Latil TAR 106 605 et 106 006. *(Fonds des archives municipales de Saint-Maur-des-Fossés)*



Ici, la plate-forme métallique modèle 1891 assurant l'ancrage de la pièce au sol est presque invisible, noyée dans la terre. Un dispositif quasiment identique est utilisé pour moderniser le mortier de 220 modèle 1880. En dehors de son volume plus imposant, l'affût du mortier de 270 — qui porte ici le marquage ***« 270 de siège n° 4»*** **(4e pièce de la batterie) — se distingue notamment par sa potence de chargement (au premier plan, lanterne au sol), sa double couronne renforcée autour de l'encastrement du tourillon, un nombre plus élevé de rivets et la forme ovale de l'évidement sur les flasques.** *(Coll. P. Touzin)* bouche à feu de Bange ait elle-même été adoptée, en mai 1890, sous le nom de « *mortier de 270 de siège modèle 1885* ».

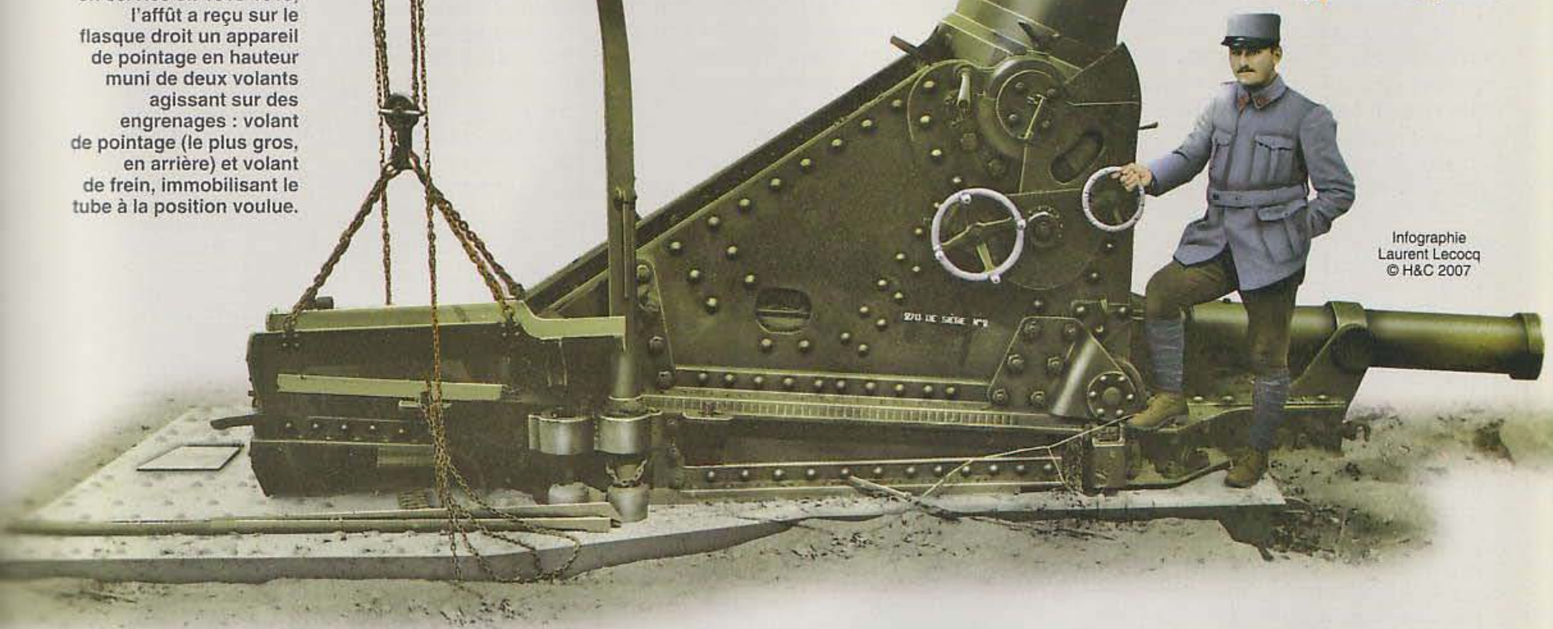
Un peu de technique

L'affût de Bourges modèle 1891 mérite que l'on s'y attarde : l'affût proprement dit présente la forme classique à flasques triangulaires du type adopté en 1881 pour le 220 (type essayé aussi, en plus gros, sur les premiers 270), mais il est à présent installé sur un châssis et une plate-forme métallique, cette dernière à enterrer en affleurement. Sous la partie antérieure de cette plate-forme, une sellette (gros caisson transversal) en acier renforce l'ancrage au sol, en résistant à l'arrachement né du recul de la pièce. Pivotant sur la plate-forme (pivot à l'avant) pour le pointage en direction, le châssis, légèrement incliné vers l'avant, comporte un frein hydraulique qui réduit le recul de l'affût. Celui-ci revient ensuite en position de tir par la mise en œuvre manuelle des roulettes situées à l'avant et à l'arrière de l'affût.

Le progrès apporté par l'affût de Bourges, tant dans sa conception que par sa mise en œuvre (temps d'installation et service de pièce), est tel qu'une version réduite en sera adoptée (millésime « *modèle 1901* ») pour une partie des mortiers de 220, rendant les deux matériels très similaires d'apparence, hormis leur taille respective.

POUR UN PANORAMA GLOBAL
Les canons de la victoire 1914-1918, Tome 1 - l'Artillerie de campagne **de Pierre Touzin et François Vauvillier (H&C 2006). Trente-six matériels différents y sont passés en revue, du petit 65 mm de montagne jusqu'au 280 Schneider, y compris tous les matériels de Bange. Un indispensable ouvrage de synthèse.**

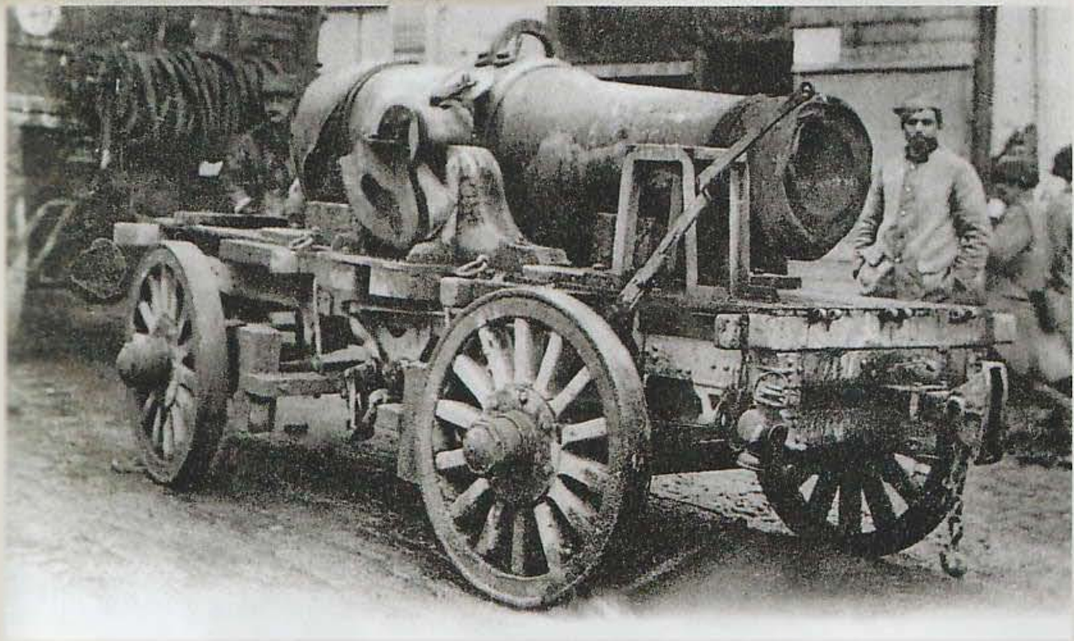
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918



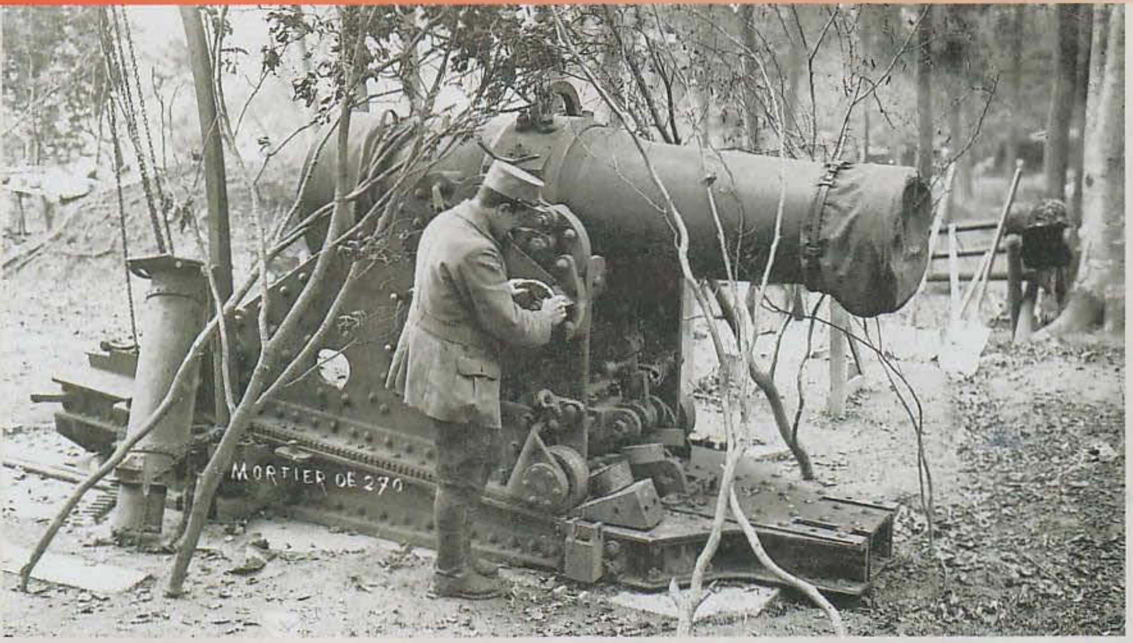
Sur la plupart des mortiers de 270 en service en 1915-1918, l'affût a reçu sur le flasque droit un appareil de pointage en hauteur muni de deux volants agissant sur des engrenages : volant de pointage (le plus gros, en arrière) et volant de frein, immobilisant le tube à la position voulue.

Infographie Laurent Lecocq © H&C 2007

MORTIER DE 270 MODÈLE 1885 DE BANGE
Ce matériel de siège constitue le plus gros calibre de l'artillerie dite « lourde de campagne » jusqu'à la fin de 1915 et l'arrivée du mortier de 280 TR Schneider. Sur l'affût figure la mention *« 270 de siège n° 2 »*, le numéro indiquant la position de la pièce dans sa batterie (1, 2, 3 ou 4 dans l'artillerie à pied) plutôt que le numéro de fabrication. La plate-forme, à demi-enterrée, est bien visible, et le personnage donne l'échelle. Les mortiers de 270 auront tiré, en moyenne, 3 000 coups par pièce au moment de l'Armistice.



La voiture-mortier, attelée à un tracteur Latil TAR. Le mortier de 270 se décompose en quatre voitures qui, dans l'ALT, sont attelées deux à deux derrière un tracteur à adhérence totale. *(Coll. F. Vauvillier)*



La plupart du temps, les positions de batterie choisies pour les mortiers de 270 sont dans les bois. Ils y sont bien dissimulées des vues ennemies et en principe à l'abri des tirs de contre-batterie auxquels ces matériels ne pourraient échapper, vu leur ancrage au sol d'une part, et leur faible éloignement du front d'autre part, en raison de leur propre portée assez courte. Ce mortier en cours d'installation (ou de déplacement), avec couvre-bouche et couvre-culasse, son frein hydraulique non en place, a été également protégé des vues aériennes par un système fort rudimentaire de branchages coupés. *(Coll. P. Touzin)*

En service durant la Grande Guerre

En août 1914, 32 mortiers de 270 modèle 1885 sont disponibles, au sein de l'artillerie à pied. En principe, ils doivent faire partie de deux « équipages de siège » (c'est-à-dire un ensemble de batteries à pied pourvues d'attelages hippomobiles leur permettant de se déplacer en campagne) destinés à l'investissement du système fortifié allemand de Metz-Thionville. Mais, en raison de la tournure des opérations, ces équipages ne sont pas constitués et il faut attendre le début de 1915 pour voir les premiers mortiers de 270 rejoindre le front : quatre pièces (une batterie) y sont recensées le 1er mai.

Au 1er août 1915, les 32 matériels sont aux armées, constituant huit batteries d'artillerie à pied réparties un peu partout sur un front qui a pris la forme d'un immense siège où le 270 trouve son rôle naturel.

Mais l'absence de mobilité stratégique de ces mortiers dans le cadre de l'artillerie à pied conduit à les changer de subdivision d'arme. De novembre 1915 à avril 1916, les trois quarts d'entre eux sont affectés à l'artillerie lourde à tracteurs qui, constituée en régiments (RALT) par décision du 1er octobre 1915, se développe avec rapidité en vue de constituer une puissante réserve d'artillerie mobile entre les mains du commandement.

Les « gros mortiers » (le 270 et son successeur le 280 TR Schneider) dotent les deux derniers groupes (respectivement les XIIe et XIe) de chaque RALT. Avec les 270 sont constitués quatre groupes à deux batteries de trois[1] pièces, au sein des 81e, 82e, 83e et 85e RALT. À terme, ils ont vocation à y être remplacés par les nouveaux mortiers de 280 TR mais ceux-ci sortent de fabrication avec lenteur, et l'on recensera encore 14 « gros mortiers » de Bange aux armées à l'Armistice. ■

NOTE

[1] Bien que le tableau d'effectifs du 2 janvier 1916 ait prévu quatre pièces comme dans l'AP.

Mortier de 270 modèle 1885 de siège

Portée maximum : 7 900 m avec V° 328 m/s (obus Mle 1893-1901).

Munitions : gargousses (17 charges). Obus en acier Mle 1893-1901 (149,575 kg dont 34,45 kg d'explosif), obus FA Mle 1915 (152,9 kg dont 28,07 kg d'explosif), obus en acier Mle 1916 (198,4 kg dont 59 kg d'explosif), obus P en acier Mle 1899 (du 270 de côte : 229 kg dont 66 kg d'explosif).

Bouche à feu : longueur 2,60 m (9,63 calibres) ; partie rayée 1,801 m (6,67 calibres). Culasse à vis de Bange.

Affût : Mle 1891 à châssis et plate-forme métallique, frein hydraulique de recul et potence de chargement.

Pointage : champ de 30° en direction, 0° à + 70° en hauteur.

Poids en batterie : 16 500 kg.

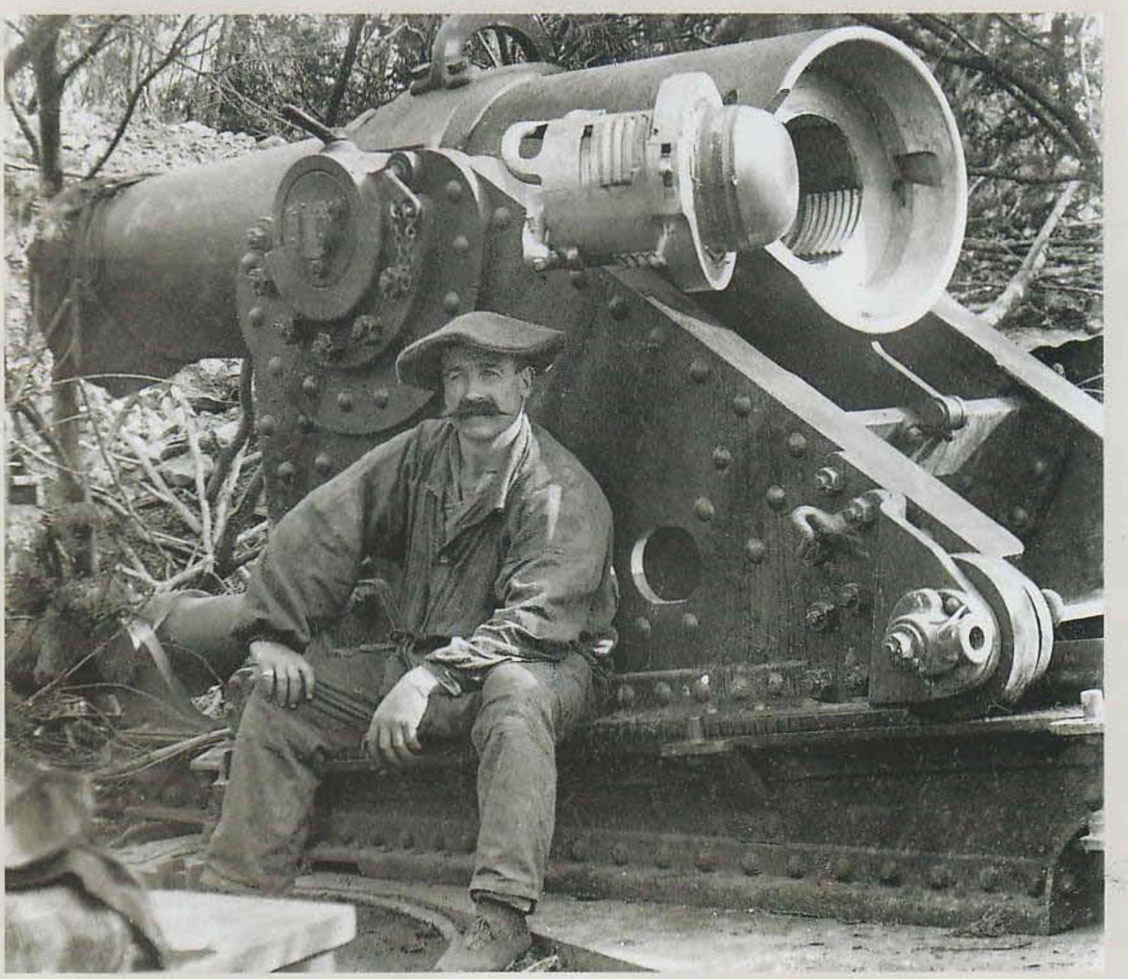
Transport : derrière quatre attelages (artillerie à pied). 1°- chariot porte-mortier (5 700 kg). 2°- chariot porte-affût (4 200 kg). 3°- voiture châssis (5 200 kg). 4°- voiture plate-forme portant la sellette (7 600 kg). Un chariot de parc transporte les agrès et accessoires (poids total 2 400 kg). Poids total arrondi de l'équipage d'une pièce : 25 t.

Dans l'ALT, les quatre voitures sont accouplées deux à deux derrière un tracteur, et le chariot de parc remplacé par un camion.

Transport éventuel par voie de 0,60 m.

Mise en batterie : 7 à 8 heures.

Cadence : 1 coup toutes les 2 mn.



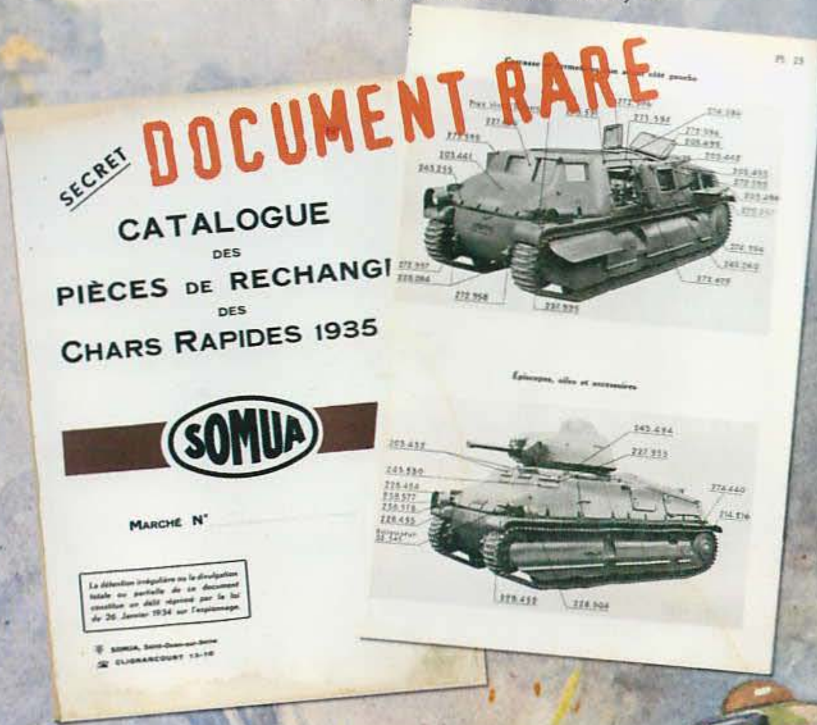
La masse impressionnante du 270 de Bange apparaît en évidence sur cette photographie où l'on estime mieux le calibre grâce à la culasse ouverte. La tête de notre homme y entre aisément, et son large béret (diamètre réglementaire 345 mm) y serait à peine déformé. Bien entendu, un matériel aussi gros ne saurait appartenir à l'artillerie alpine : pendant une courte période en 1915, le béret s'est trouvé propulsé au rang de coiffure de repos standard pour toute l'armée. *(Coll. F. Vauvillier)*

ABONNEZ-VOUS !

Histoire de Guerre
Histoire de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL
LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU
ce fac-similé de 16 pages
réunissant les plus beaux
extraits du catalogue
de pièces de rechange du
char Somua S 35


SECRET
DOCUMENT RARE
CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935
SOMUA
MARCHÉ N°

Au sommaire des prochains numéros :

Le futur : le programme du char G1
Opérations: le 12e GRCA se sacrifie
Idées et projets : les antichars sur FT
Tous terrains : Latil, Lorraine et compagnie...

Toutes les fabrications françaises qui roulent ou tirent seront dans Histoire de Guerre GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**
6 numéros *(à partir du N° 76)* ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*
je recevrai en cadeau le fac similé du Somua S 35
Montant .... , €

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

- ANCIENS NUMÉROS • **Offre spéciale : 4 €** + port [1] -
(Cercler les numéros choisis) : 1 - 8 - 10 - 11 - 12 -13 -14 -15 - 16 - 17
18 -19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31
32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47
48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 60 - 61 - 62 - 65
66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 : .... , €
- HORS-SÉRIE Histoire de Guerre : **Offre spéciale : 6 €** + port [1]
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 : .... , €

☐ Hors-série BATAILLES n°11 : **10,95** € + port [1]..... , €
☐ Le III.Pz.Korps à Kourks : **38,95** € + port [2] .... , €

RAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €.	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	
(2 - Livres)	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

GBM 075

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL , €

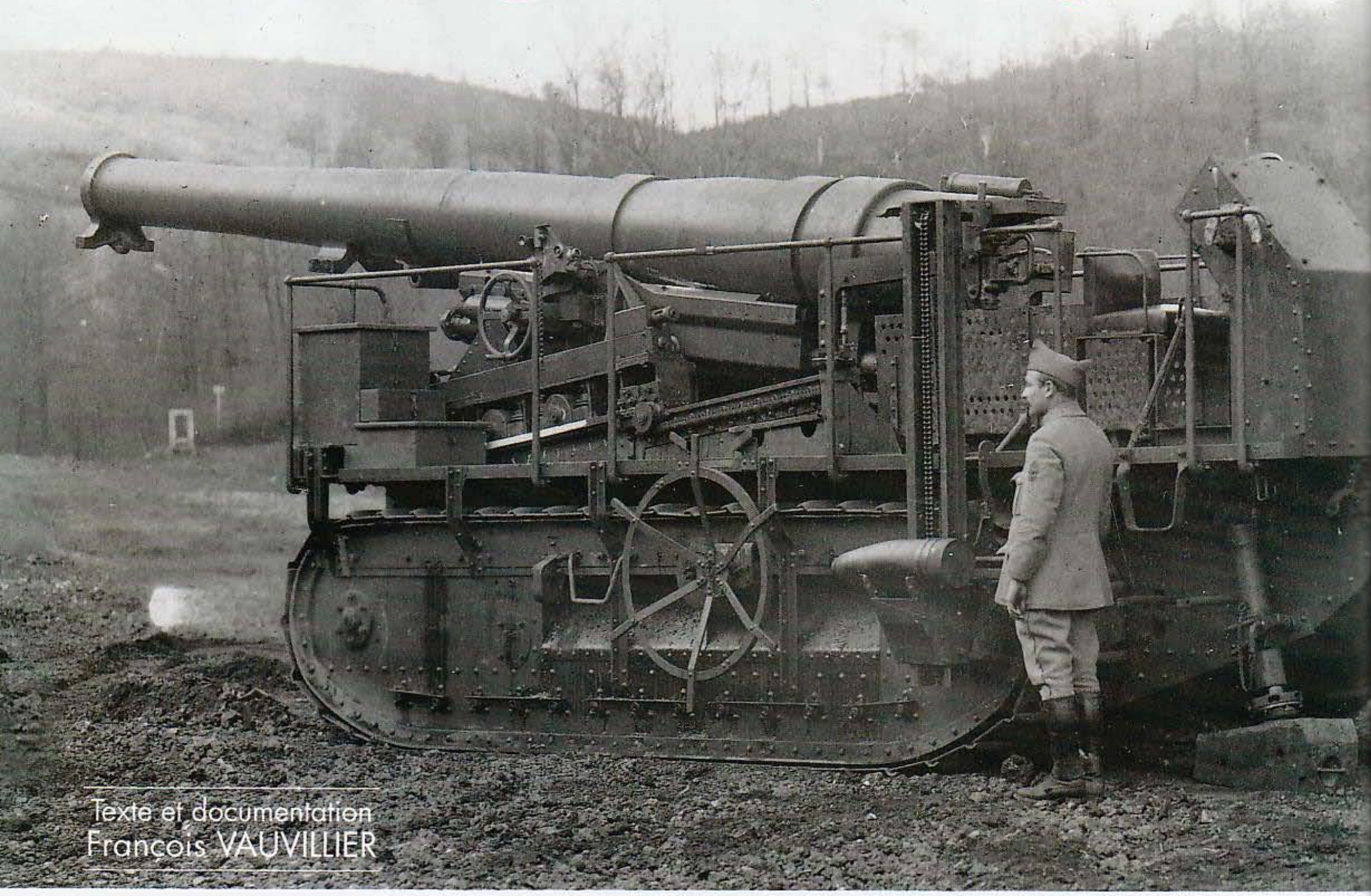
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en *mois* *année* *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

1918-1940



Texte et documentation
François VAUVILLIER

Page ci-contre.
Le premier affût chenilles Saint-Chamond est un matériel à une seule voiture, réalisé en 1917. La bouche à feu est un canon de 120 long FAMH monté sur un petit affût déplaçable. La disproportion de silhouette (et de poids !) entre le canon et l'avant-train porteur à chenilles est frappante : la formule sera d'emblée écartée pour tous les calibres moyens.
(Coll. F. Vauvillier)

Dans notre précédent numéro, nous avons suivi la genèse de cette « artillerie d'exploitation » née aux usines de Saint-Chamond et ses développements dans le domaine des pièces courtes.

Au moment de traiter la question des pièces longues sur affûts chenilles Saint-Chamond, il nous faut effectuer un retour en arrière car la première réalisation de la compagnie des FAMH en ce domaine a bel et bien comporté un tube long, un 120 L « maison » d'un modèle d'ailleurs non adopté.

Le 120 L chenilles, en une seule voiture

Ce matériel précoce n'a pas laissé beaucoup de traces. Son père, le lieutenant-colonel Rimailho lui-même — qui est à l'origine de toute cette famille de matériels — n'en dit mot dans son ouvrage publié en 1924. Le célèbre artilleur, devenu sous-directeur général des FAMH, se contente d'indiquer, de manière assez laconique : « *Dès l'année 1916, et de sa propre initiative, la compagnie de Saint-Chamond à la suite de la réalisation des gros chars de combat à transmission pétroléo-électrique construits par cette société, avait imaginé d'adapter les mêmes dispositifs de transmission et de chenilles motrices à l'affût des canons de gros calibres* »[1]. Suit une évocation du mortier de 220[2] présenté, par omission, comme le premier matériel sur chenilles, alors que ce privilège revient à l'obscur 120 long Saint-Chamond.

L'omission de ce matériel par son concepteur est d'autant plus étonnante que, dès 1903 — il est alors capitaine à l'atelier de Puteaux —, Rimailho préconise l'adoption d'un canon de campagne de 120 L à tir rapide et longue portée pour l'artillerie d'armée, à une époque où la majorité des artilleurs ne jure que par la légèreté du 75. Rimailho, le père du 155 CTR modèle 1904 auquel il a attaché son nom, est donc aussi un partisan du 120 L. Il est logique, dans ces conditions, de retrouver un canon long de ce calibre dans la gamme de Saint-Chamond dès lors qu'il a rejoint cette entreprise après avoir pris sa retraite de l'armée (1913). Le 120 long sur affût de campagne restera d'ailleurs au catalogue de la compagnie des FAMH jusque dans les années vingt, sous une version améliorée dite « *modèle 1923* », bien que jamais adoptée par l'armée.

Rimailho, pourtant un chaud partisan du 120 long, omet d'indiquer, dans son livre, l'existence de son premier canon sur chenilles

---

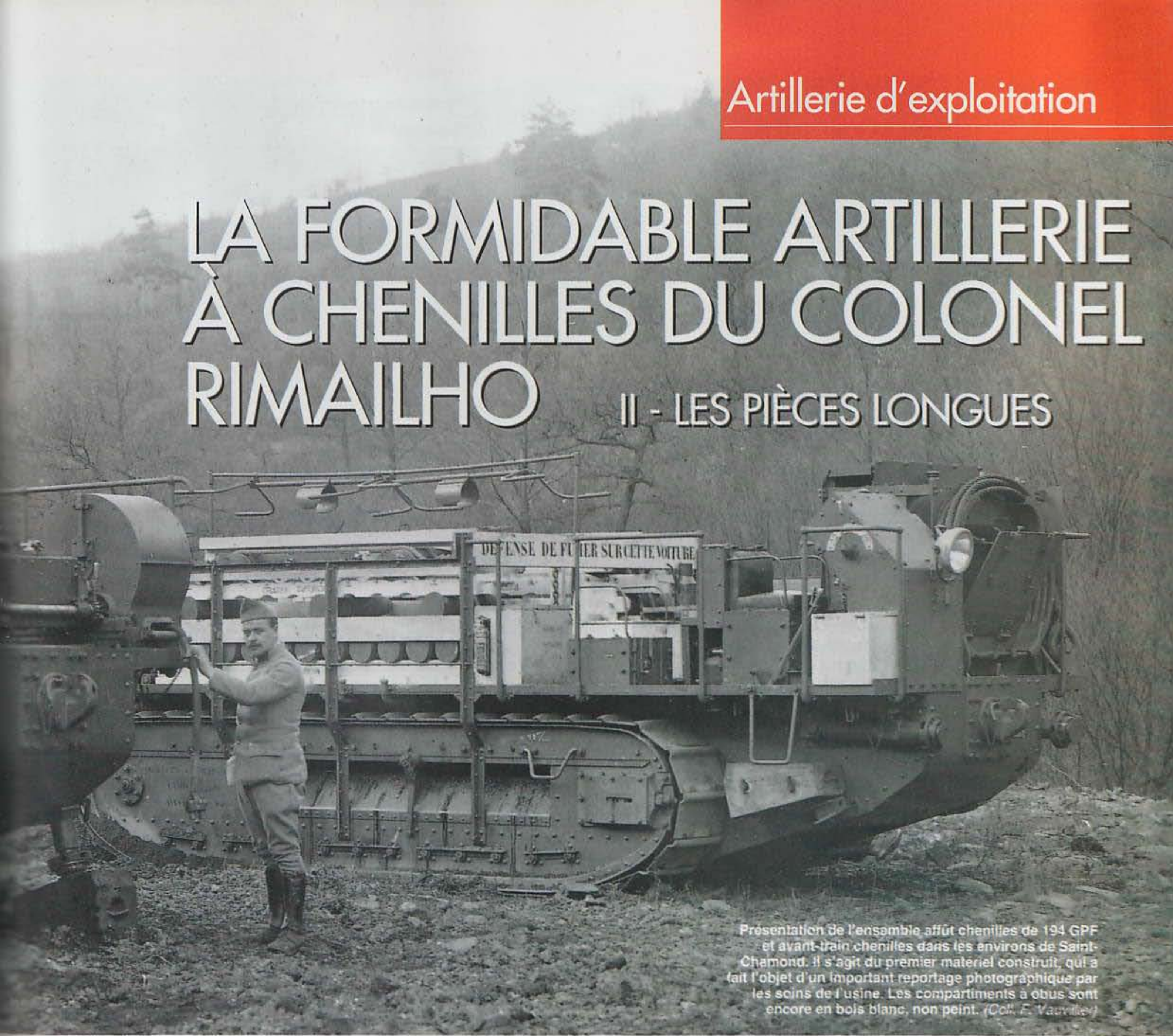
NOTES

[1] *Artillerie de campagne*, lieutenant-colonel Rimailho, Gauthier-Villars & Cie, Paris 1924 (p. 133).

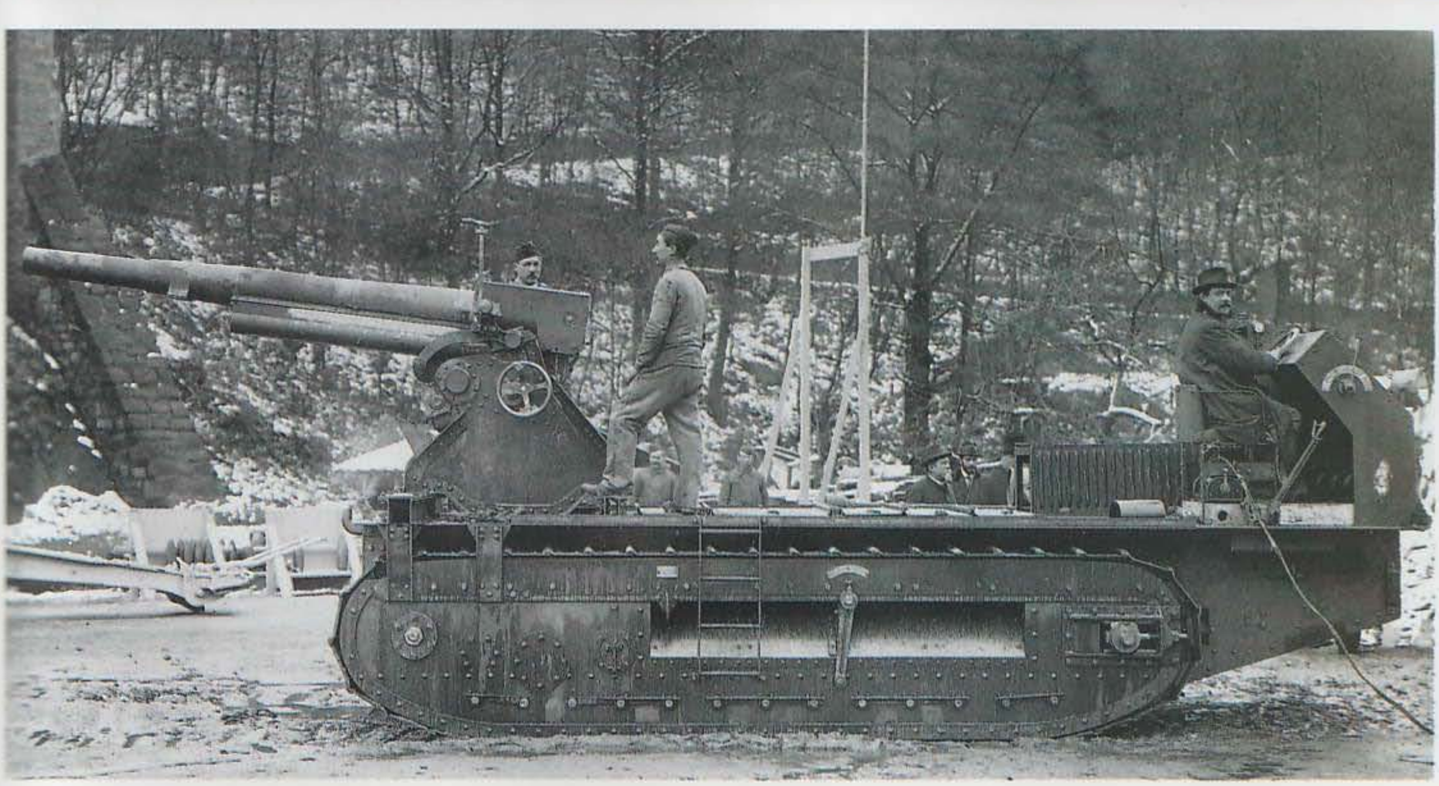
[2] Voir GBM 74, pp. 26 à 30.

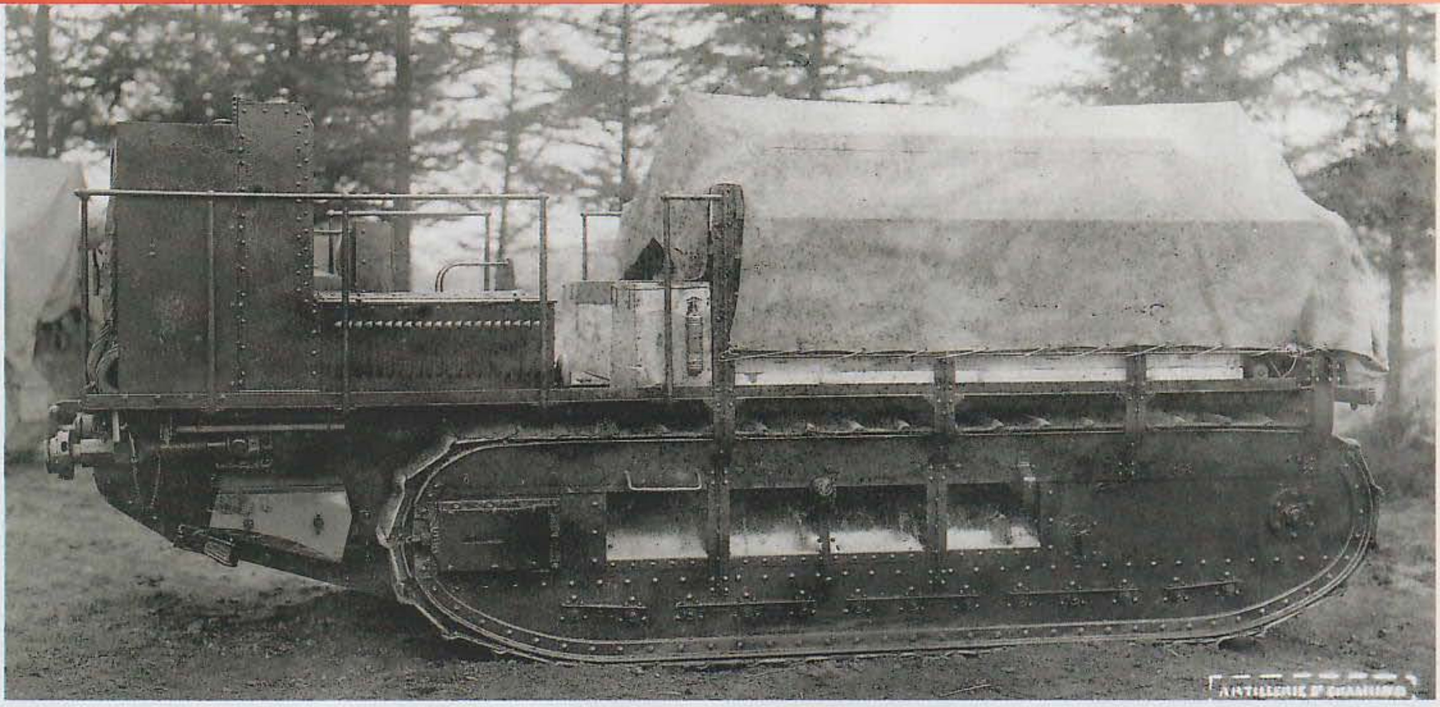
LA FORMIDABLE ARTILLERIE À CHENILLES DU COLONEL RIMAILHO

II - LES PIÈCES LONGUES



Présentation de l'ensemble affût chenilles de 194 GPF et avant-train chenilles dans les environs de Saint-Chamond. Il s'agit du premier materiel construit, qui a fait l'objet d'un important reportage photographique par les soins de l'usine. Les compartiments à obus sont encore en bois blanc, non peint. *(Coll. F. Vauvillier)*





L'avant-train est d'un modèle commun aux matériels de 194 GPF et 280 TR. Seuls changent les casiers à obus, ici masqués sous la bâche. *(Coll. F. Vauvillier)*

La raison du silence de Rimailho sur son 120 L affût chenilles de 1917 est à trouver, non pas dans le calibre retenu, mais dans le fait que ce matériel automoteur, s'il préfigure visuellement les modèles ultérieurs, ne s'inscrit pas dans la même logique d'emploi. Qu'on en juge par ce résumé très explicite et fort autorisé [3] qui situe les événements à l'été 1917 :

« ... *Saint-Chamond fut amené à simplifier la solution de manière à réduire le matériel à une seule voiture, comportant un avant-train électrogène automoteur et un* ***affût déplaçable****, soit par traction, soit par énergie électrique, pointage soit électriquement, soit à bras. Il fut reconnu qu'on pouvait réaliser ce matériel en lui faisant non seulement porter la pièce, mais en faisant tirer le canon du haut de la plate-forme sans qu'il en résultat aucun dépointage. À la date du 9 août 1917, Saint-Chamond adresse au ministre de l'Armement un album et des propositions complètes. Par DM du 4 septembre 1917, le ministre de l'Armement remercie, mais écarte la proposition tout en promettant un examen plus attentif des réalisations plus perfectionnées* ».

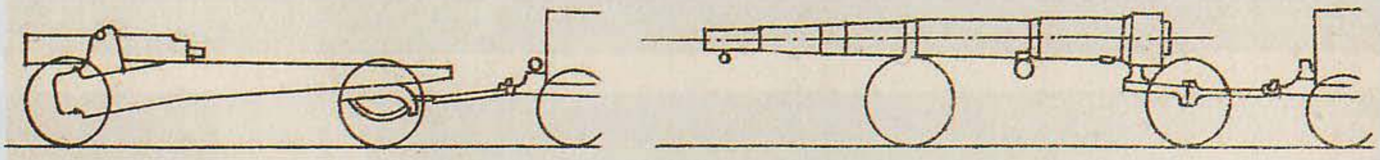
Cet obscur matériel aura surtout laissé une empreinte « en creux » dans les appréciations portées, dès l'origine, sur l'artillerie installée sur affût chenilles : les matériels de cette sorte, qu'ils soient proprement automoteurs en une seule voiture (formule Schneider) ou mûs par accouplement de deux voitures à transmission pétroléo-électrique (formule Saint-Chamond) sont si lourds et si coûteux qu'on ne peut en envisager l'emploi que pour les bouches à feu les plus puissantes. Ceci conduit

NOTES

[3] *Sous-commission d'informations sur les enseignements à retirer de la guerre en matière de matériels d'artillerie*, rapport Franiatte du 20 juillet 1919.

[4] Voir GBM 74, pp. 30 à 35.

UN INCONNU AU NOM CELÈBRE : LE 194 GPF À TRACTEURS



Le futur 194 GPF à tracteurs utilise le même affût que le 155 GPF, mais il est transporté en deux voitures dont l'une, le chariot porte-canon, n'est nullement au point en novembre 1918.

Le calibre de 194 mm n'est pas tout à fait une nouveauté dans l'armée française. Il s'agit du « 19 cm » de marine (précisément 194,4 mm) qui est employé depuis 1915 aux armées en tant qu'ALGP. En revanche, la pièce qui va désormais le tirer est une vraie nouveauté.

Au printemps de 1917, après un tir d'essai de 155 GPF sur lequel on a omis de disposer le frein, on constate que, bien que celui-ci n'ait pu fonctionner, aucun organe n'a souffert. C'est donc que son affût peut recevoir un canon plus puissant [A]. Le lieutenant-colonel Filloux propose alors (7 mai 1917) d'y monter un tube de 194 mm, qui sera essayé avec succès. En avril 1918, il est décidé d'en armer un régiment à tracteurs (à trois groupes, soit 36 pièces), à créer. Mais l'ensemble du programme est plus ambitieux : 150 pièces sur affût biflèche et 50 sur affût chenilles. Au total, 200 tubes sont donc commandés à Saint-Chamond.

Dans sa version tractée, le 194 GPF comporte le même affût que le 155 GPF mais, en raison de son poids (16 000 kg en batterie), il est prévu de le transporter en deux voitures de 8 000 et 10 500 kg. Cet affût, ainsi que son avant-train et la voiture porte-canon complète, devait être construit à Puteaux.

Mais le 194 GPF à tracteurs, dont on attend une portée maximum de l'ordre de 18 000 m avec un obus de 83,5 kg (modèle 1916) et une cadence escomptée de 2 coups/minute, tarde à sortir, et les hostilités cessent avant qu'il ne soit complètement au point. Le 12 novembre 1918, la commande est à réduire à « *100 matériels environ* ». Le 91e RALT, qui devait les servir, n'est pas mis sur pied et, finalement, le 194 GPF ne semble jamais avoir été mis en service dans sa version à tracteurs. [B] ■

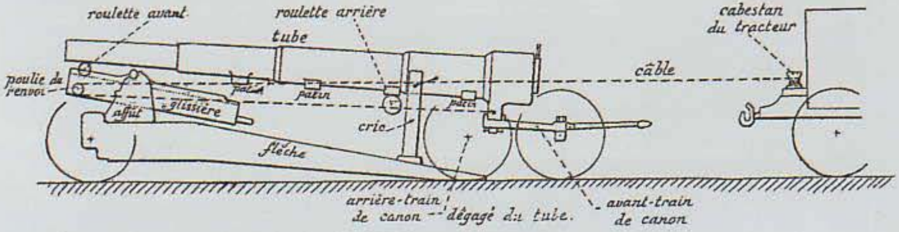
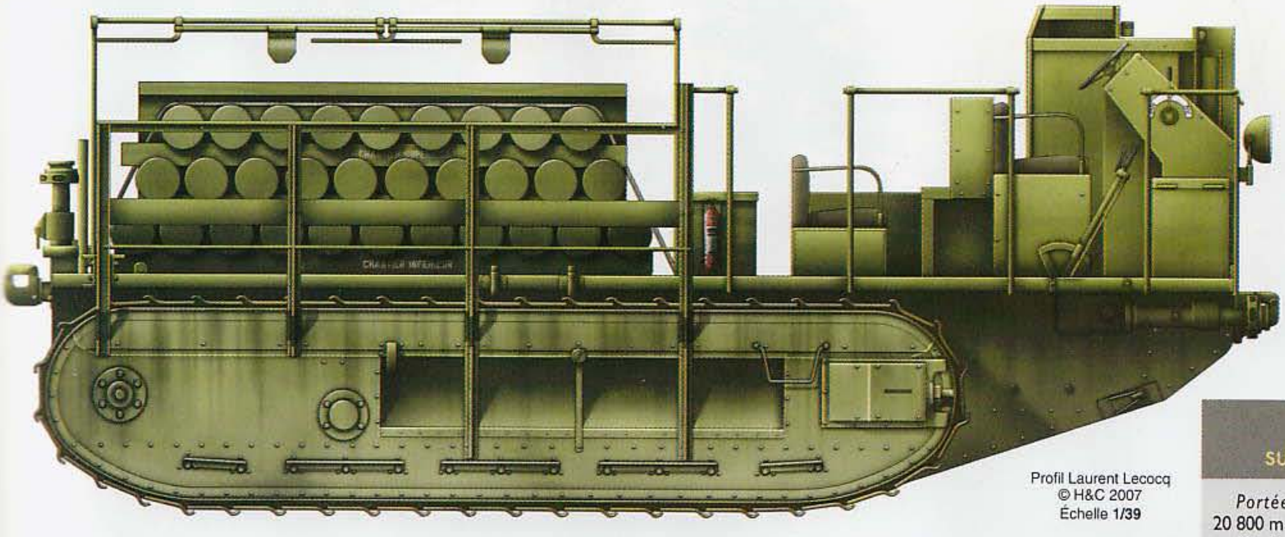


Schéma de la mise en batterie du 194 GPF à tracteurs. *(Les Canons de la Victoire, Alvin & André)*

[A] Le 155 GPF doit, après usure, être réalésé en 164,7 mm, pour lequel des stocks de munitions (de marine) existent. Quant au 194 GPF, il est prévu de le réaléser dans les mêmes conditions, en 220 mm, voire à un calibre intermédiaire de 205 mm à créer. Mais rien de cela ne sera réalisé.

[B] En juin 1919, 10 matériels sont signalés en fabrication.



AVANT-TRAIN CHENILLES
Le compartiment arrière, dépourvu de sa bâche, montre le mode de chargement propre au 194 GPF, permettant l'emport de 30 obus. Il est prévu un extincteur de chaque côté.

Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle **1/39**

Saint-Chamond à étudier, de sa propre initiative, son remarquable obusier de 220 court, mais aussi à accepter de monter sur ses affûts chenilles divers matériels d'artillerie lourde puissante que lui impose le commandement en fonction des matériels existant ou en commande. Ainsi naissent les versions sur affût chenilles du mortier de 280 TR Schneider[4] et du canon long de 194 GPF, adoptées le même jour et qui suivent une chronologie tout à fait parallèle.

Le 194 GPF sur affût chenilles

Le projet d'installer le canon long de 194 GPF — grande puissance Filloux — de l'atelier de Puteaux sur un affût chenilles Saint-Chamond a été formulé assez tôt car, dès le 3 février 1918, Saint-Chamond indique avoir débuté l'étude de son adaptation. Le 13 février, la Commission centrale d'artillerie se prononce favorablement et il s'ensuit une commande, le 2 mars, de 50 matériels de 194 GPF sur affût *adapté*.

Contrairement au mortier de 280 TR Schneider qui est un matériel de série éprouvé par l'expérience, la bouche à feu de 194 GPF (➡ *encadré page ci-contre)* n'en est encore, à ce moment là, qu'au stade des essais. Le 26 mars, l'usine de Saint-Chamond indique être en relation avec le lieutenant-colonel Filloux pour cette étude et, le 16 avril 1918, le projet d'essai du premier matériel de 194 GPF est approuvé par le ministre de l'Armement. La fabrication est lancée.

« Douze canons de 194 GPF sur affûts chenilles seront prêts le 1^er^ janvier 1919 », indique-t-on avec optimisme en octobre 1918

« *Douze canons de 194 sur affûts chenilles seront prêts le 1er janvier 1919* », peut-on lire le 3 octobre 1918. Le 9 novembre, le premier matériel est aux essais à Saint-Chamond, sans son armement. Nous verrons un peu plus loin la suite de son histoire après la victoire, car il nous faut à présent évoquer son « petit frère ».

194 GPF sur affût chenilles

Portée maximum (1921) : 20 800 m avec V° 725 m/s.

Munitions (1921) : gargousses. Obus en acier Mle 1921 AGP (78,83 kg dont 11,8 kg d'explosif), obus en fonte aciérée Mle 1920 FAGP (84,88 kg dont 8 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 33,5 calibres (partie rayée 26,2 calibres). Culasse système Schneider.

Affût : recul du tube sur un berceau à tourillons semblable à celui du 155 GPF, oscillant sur un petit affût qui recule lui-même sur des rampes inclinées vers l'avant. Recul limité par deux freins hydrauliques latéraux.

Pointage : champ de 360° en direction, 0° à + 40° en hauteur.

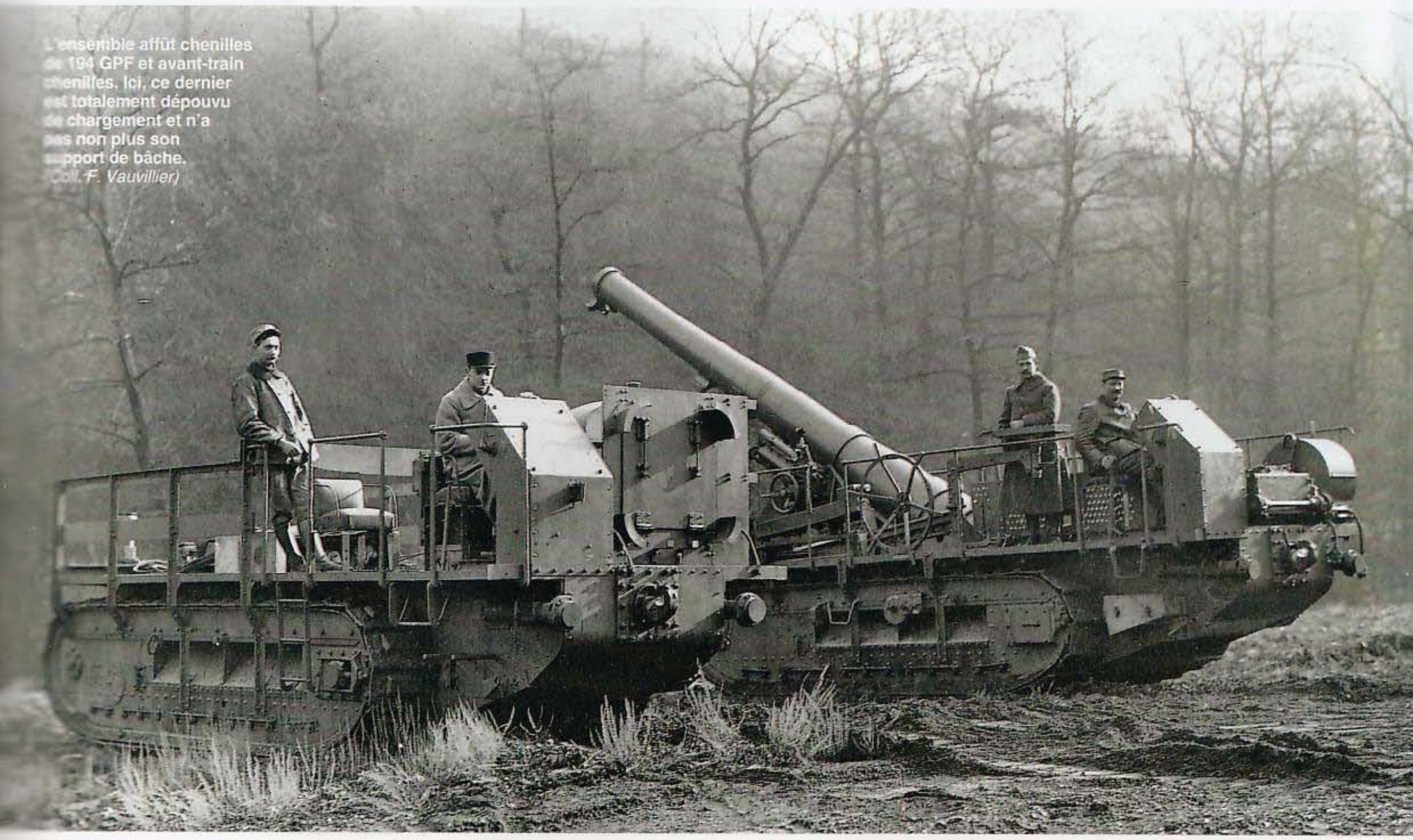
Poids en batterie : 29 600 kg.

Longueur : 7,775 m.

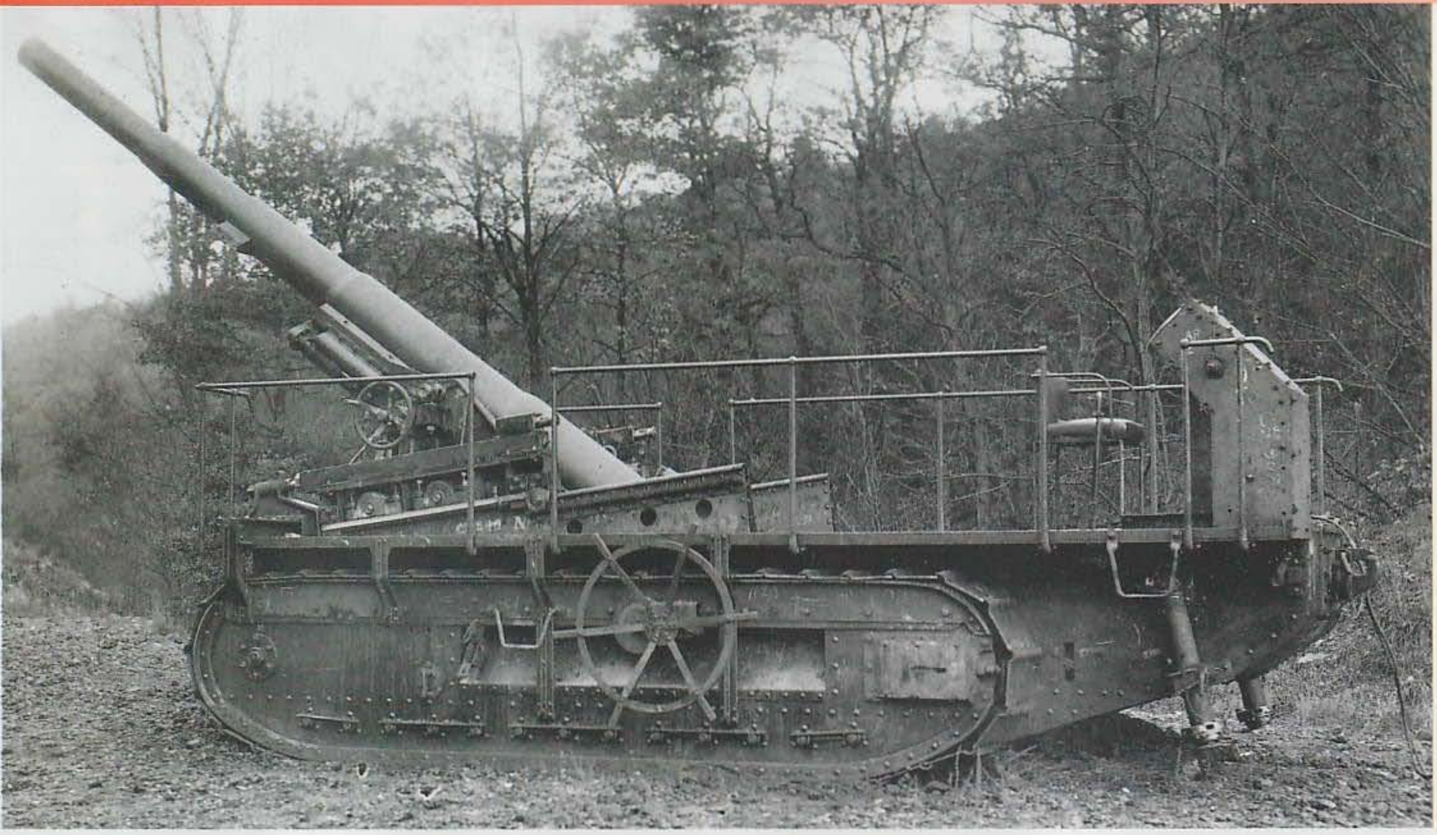
Largeur : 2,54 m.

Transport : comme le mortier de 280 TR (➡ *GBM 74 page 32)*.

Cadence : 1 coup/minute.



L'ensemble affût chenilles de 194 GPF et avant-train chenilles. Ici, ce dernier est totalement dépouvu de chargement et n'a pas non plus son support de bâche. *(Coll. F. Vauvillier)*



Le prototype du 155 GPF sur affût chenilles Saint-Chamond, seul réalisé des 130 exemplaires commandés puis annulés pour cause de victoire.
(Coll. F. Vauvillier)

Le 155 GPF sur affût chenilles

Le projet d'installer le canon long de 155 GPF sur affût chenilles Saint-Chamond est plus tardif car, pour ce matériel de moindre poids, deux solutions moins radicales se sont présentées, qui toutes deux conservaient au matériel d'artillerie son affût de campagne :

– soit son **portage** sur un caterpillar de série Renault à plate-forme modifiée à cet effet, autorisant le tir (solution finalement écartée) ;

– soit son **remorquage** derrière un caterpillar de série, type Schneider CD ou Holt de 10 t, l'affût standard recevant éventuellement des chenilles amovibles Delahaye.

Cependant, le 3 septembre 1918, le directeur des inventions, études et expériences techniques de l'artillerie demande au ministre de l'Armement la construction « *d'un affût chenilles pouvant recevoir* [...] *un 155 L puissant avec 25 ou 30 coups* » et, le 10 septembre, le général commandant en chef demande au ministre de l'Armement, entre autres matériels, pas moins de 130 canons de 155 GPF sur affût chenilles.

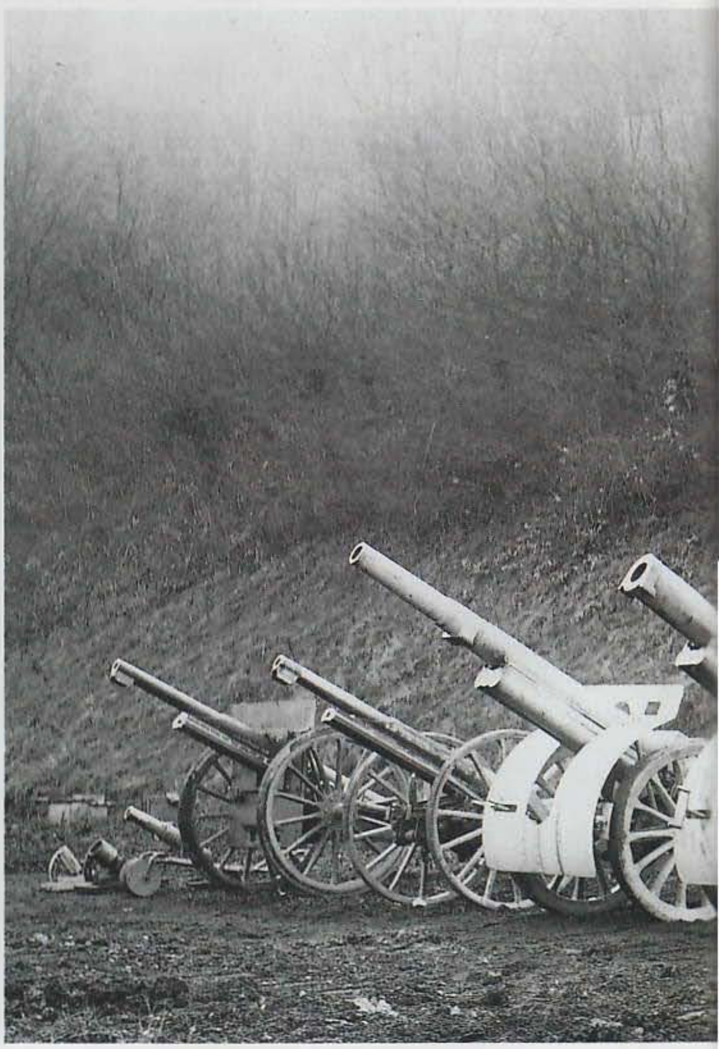
La fabrication en série a-t-elle débuté ? C'est peu probable bien que, le 25 octobre 1918, la COMAC (commission d'organisation du matériel d'artillerie à chenilles) compte pour le 1er avril 1919, non sans optimisme, sur « *deux groupes de trois batteries de 155 GPF* ».

L'Armistice met fin prématurément à ce programme — commande annulée le 12 novembre 1918 — mais un prototype sera cependant réalisé par Saint-Chamond, comme le prouve la photographie ci-dessus.

Soulignons enfin que la solution du remorquage du 155 GPF *derrière* un caterpillar de 10 tonnes restera celle préconisée par la COMAC. La direction de l'artillerie la fera sienne (sans les chenilles amovibles) dans une « proposition » adressée le 16 octobre 1918 au cabinet du général en chef, alors que Foch s'était clairement prononcé cinq semaines auparavant pour la solution Saint-Chamond. Il semble donc que, pour le 155 GPF, la question restait entière, et que l'armistice l'a tranchée, par suppression pure et simple du problème posé.

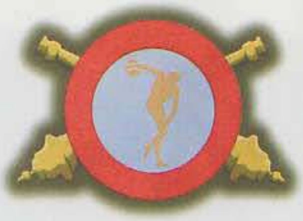
1919 : le 194 GPF enfin prêt

Comme nous l'avons déjà écrit dans GBM 74, l'Armistice survient avant que le premier matériel de série sur chenilles ait vu le jour. Mais, du fait de l'état d'avancement des travaux, la commande des 75 premiers maté-

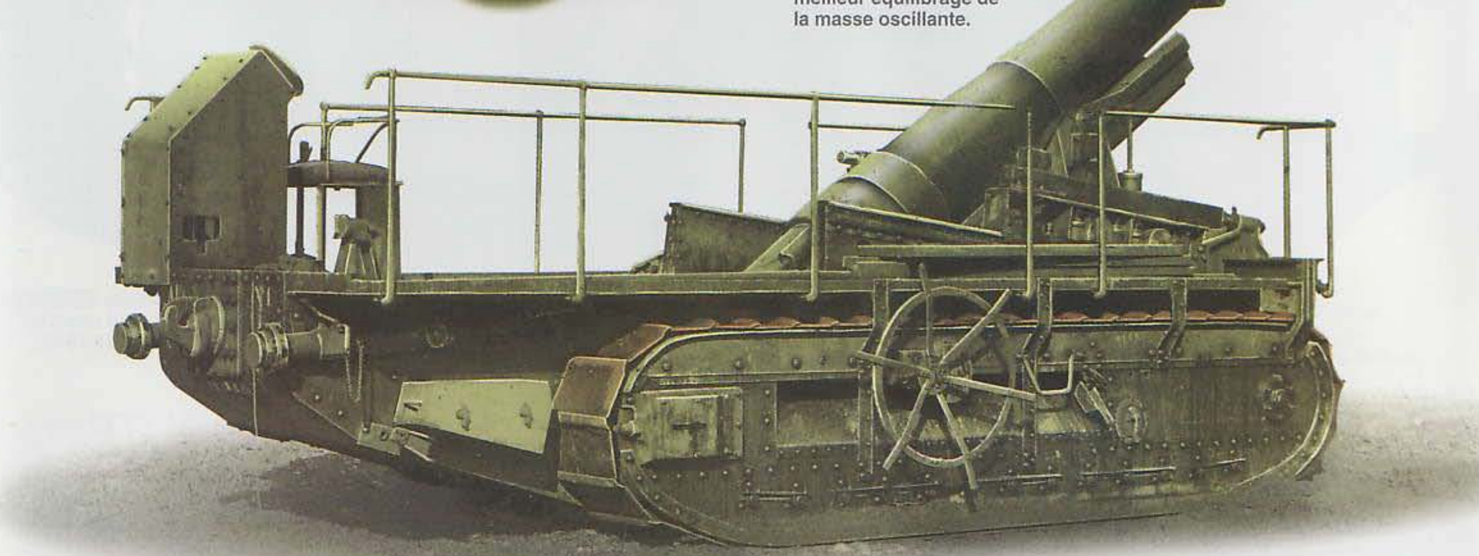


Photographié en 1919, le 194 GPF sur affût chenilles est présenté ici comme la pièce maîtresse d'une gamme complète de matériels issus des usines de Saint-Chamond. Mais, hormis le 194 GPF, aucune des pièces photographiées n'aura la sanction d'une adoption par l'armée française. On reconnaît, de gauche à droite :
— trois matériels d'artillerie de tranchée ;
— deux prototypes du canon de 75 mm, variantes à grande puissance de tir et grand champ de tir (GCT) ;
— deux prototypes de canons de 120 long et de 155 court, organisés sur le même affût, et qui seront par la suite présentés comme matériels « modèle 1923 » des FAMH. Remarquons à leur sujet que ces matériels dérivent directement de pièces de même calibre qui préexistaient : le 120 long monté en 1917 sur le tout premier prototype d'affût chenilles, et le 155 C Saint-Chamond qui sera effectivement adopté par l'armée française sous la désignation de « *155 C modèle 1915 Saint-Chamond* » (➟ *fiche dans GBM 74*).
(Coll. F. Vauvillier)

Insigne peint des 84^e puis 184^e RALT de Valence, tracé établi d'après la photo d'époque d'un tracteur Latil TAR *(ce dessin annule et remplace celui publié dans GBM 74, p. 34).* Le discobole évoque le lancer d'un projectile. Les couleurs rouge et bleu sont supposées.



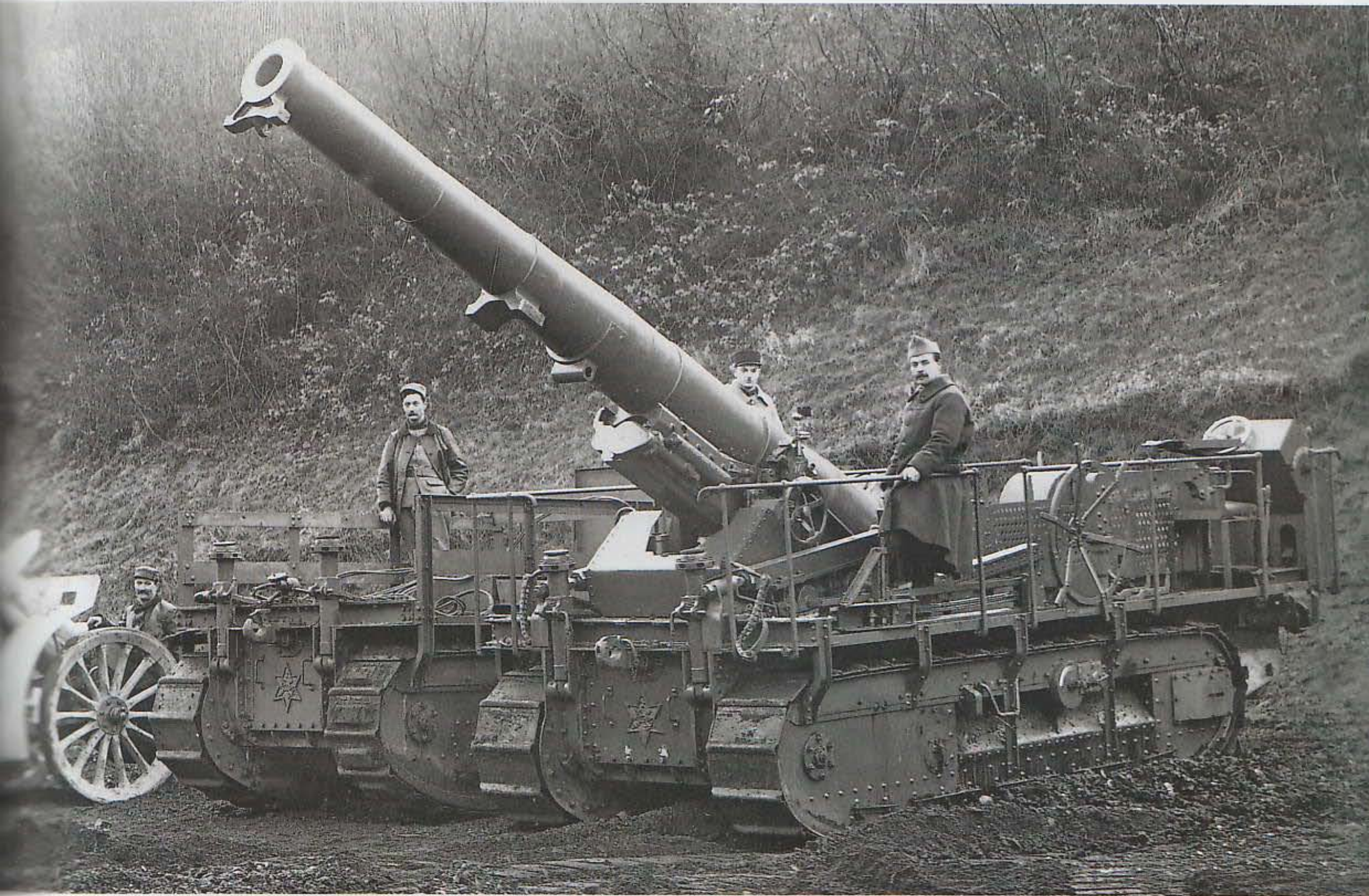
194 GPF sur affut chenilles
En position de tir, hausse maximale à 40 °. Le grand volant de pointage latéral est en position de batterie. À la différence de l'affût chenilles du mortier de 280, celui du 194 GPF ne comporte pas de béquille à l'avant, du fait du meilleur équilibrage de la masse oscillante.

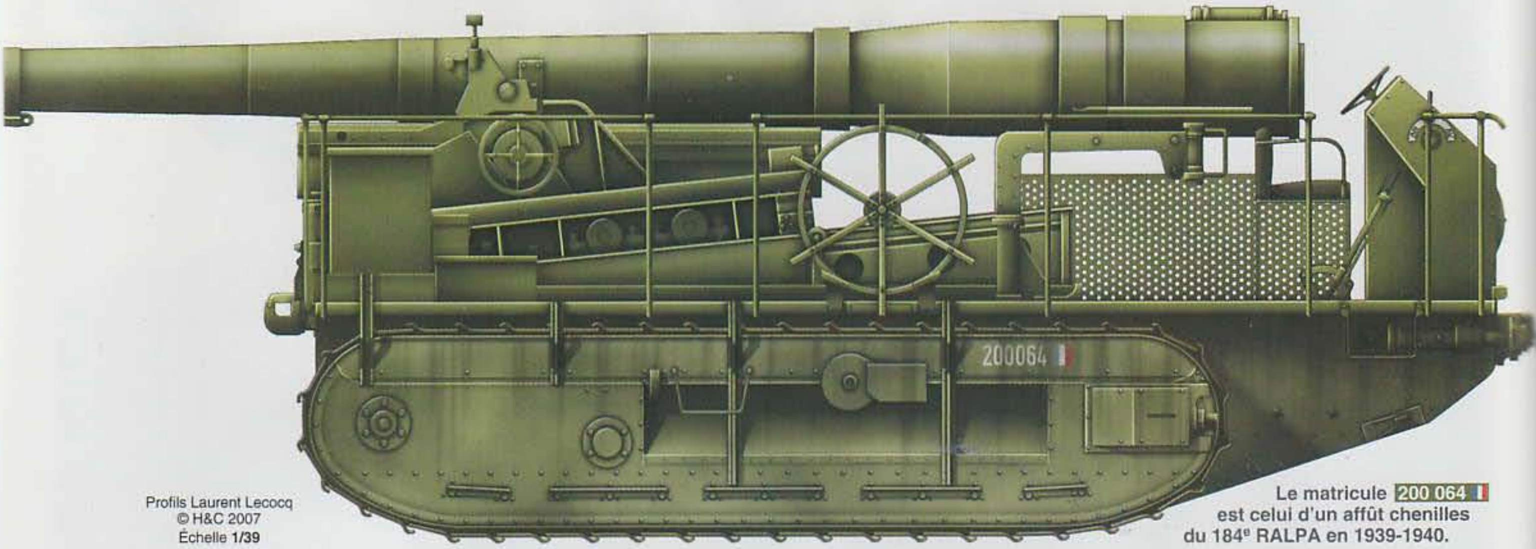


Infographie Laurent Lecocq
© Histoire & Collections 2007

riels (25 mortiers de 280 et 50 canons de 194 GPF) est maintenue, par décision du 12 novembre 1918, et leurs conditions de réception fixées le 9 janvier 1919.

Le 2 février 1919, Saint-Chamond annonce que le premier ensemble avant-train et affût de 194 GPF sur chenilles est actuellement terminé aux usines. Mais, deux mois plus tard, on apprend que ce matériel ne pourra pas être livré en avril. En juin 1919, « *le premier spécimen n'est pas encore monté ; on attend que Puteaux envoie sa masse oscillante* ». Car si les bouches à feu sont réalisées à Saint-Chamond, l'atelier de l'État conserve la haute main sur les organes





Profils Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/39

Le matricule 200 064 est celui d'un affût chenilles du 184e RALPA en 1939-1940.

UNE IMPOSSIBLE MOBILITÉ STRATÉGIQUE *SUR ROUTE*

Parmi les questions soulevées par la mise en œuvre de l'artillerie d'exploitation, celle de la mobilité occupe une place prééminente. Le problème se pose, dans le courant de 1918, dans les termes suivants :

– en l'état des projets et des débuts de réalisation, l'artillerie à chenilles [A] répond assez parfaitement à la **mobilité tactique** (c'est-à-dire le déplacement sur le champ de bataille, bouleversé ou non, en suivant au plus près la progression de l'infanterie lorsque celle-ci a percé). Telle est d'ailleurs sa raison d'être ;

– mais l'extrême lenteur des matériels d'artillerie à chenilles, associée à leur fragilité mécanique, à leur bruit, à l'usure rapide des chenilles et aux détériorations qu'elles entraînent sur les routes — surtout pour les matériels lourds —, les prive de toute autonomie en matière de **mobilité stratégique** (c'est-à-dire l'acheminement rapide du matériel d'un point à un autre du front, en fonction des besoins de la bataille).

Certes, la solution du déplacement sur longues distances par voie ferrée est envisagée (elle s'imposera ultérieurement) mais, de toutes façons, elle ne résoud pas la question du trajet du matériel entre le quai de débarquement et la position de batterie, qui peuvent être parfois assez distants l'un de l'autre.

L'impression assez formidable d'un convoi exceptionnel

C'est pour donner à ses matériels une réelle autonomie *sur route*, que le bureau d'études de Saint-Chamond — le lieutenant-colonel Rimailho et son équipe d'ingénieurs — imagine, durant l'été 1918, un système dont l'idée est soumise à l'examen des autorités militaires et qui recueille leur approbation. Ainsi le général Heer, grand maître de l'artillerie, peut-il écrire, le 25 septembre 1918, après s'être exprimé en faveur de la solution d'artillerie sur chenilles Saint-Chamond à deux voitures [B] :

« *Il faudrait toutefois procurer aux affûts chenilles Saint-Chamond la faculté de se déplacer à bonne allure sur route. La solution semble consister dans la construction de remorques à deux boggies, sur lesquelles seraient transportés sur route les engins actuels. Chaque boggie serait moteur et recevrait le courant d'une dynamo actionnée par la dynamo génératrice de l'avant-train.* »

Le projet n'a pas le temps d'être concrétisé avant l'armistice, mais les études se poursuivent et, le 17 juin 1919, les usines de Saint-Chamond développent et précisent l'idée :

« *Le matériel envisagé doit posséder la double qualité de mobilité sur roues, en vue de déplacements stratégiques et mobilité sur chenilles, en vue de déplacements tactiques. Cette double qualité est obtenue pour les matériels [...] en les montant sur une poutre portée par deux boggies électriques recevant le courant produit par le groupe électrogène de la voiture transportée ; la voiture affût qui n'est pas productrice de courant est accrochée au groupe de boggies de la voiture avant-train.* »

L'ensemble ainsi constitué aurait produit, sur route, une impression assez formidable, celle d'un convoi exceptionnel à deux voitures reliées entre elles par un câble électrique et dont chacune aurait sans doute dépassé 40 tonnes.

Mais un tel convoi aurait alors posé un problème quasi insoluble, en raison du très faible nombre de ponts routiers capables de supporter une telle charge. Le projet Rimailho restera dans les cartons, et la mobilité stratégique des affûts chenilles sera, plus classiquement, limitée à la voie ferrée. Quant aux petits parcours sur route entre le quai et la position de batterie, il est envisagé « *un dispositif de roues effaçables* [...] *ces roues pouvant ensuite, en s'effaçant, laisser reposer sur les chenilles les engins de Saint-Chamond ou de Schneider* » (juin 1919).

Cette proposition sera développée en 1921-1924 par Rimailho à Saint-Chamond, mais sur une gamme de véhicules plus légers. ■

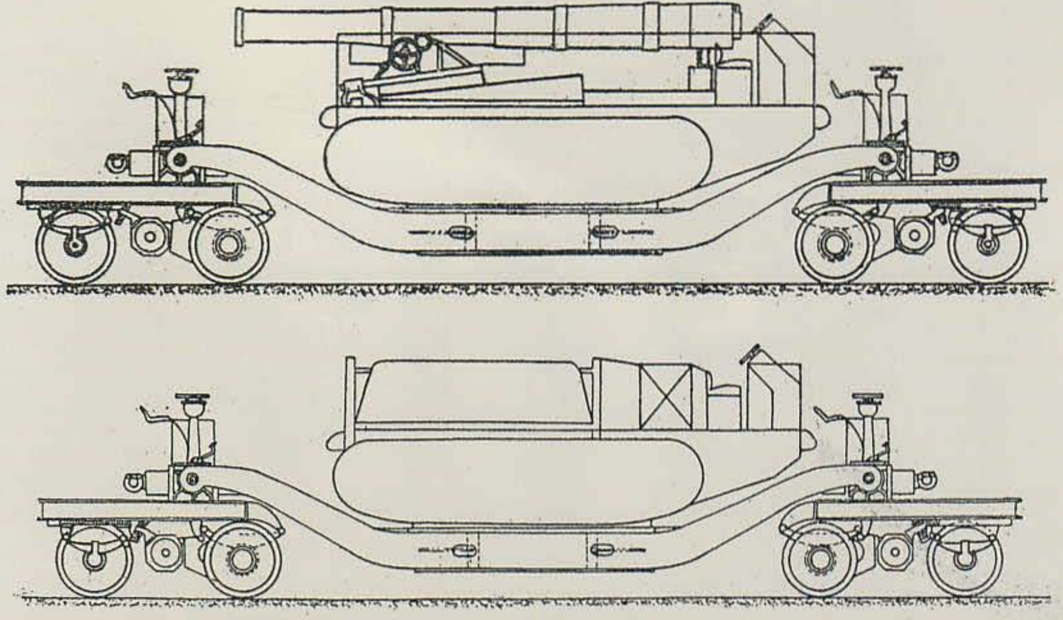
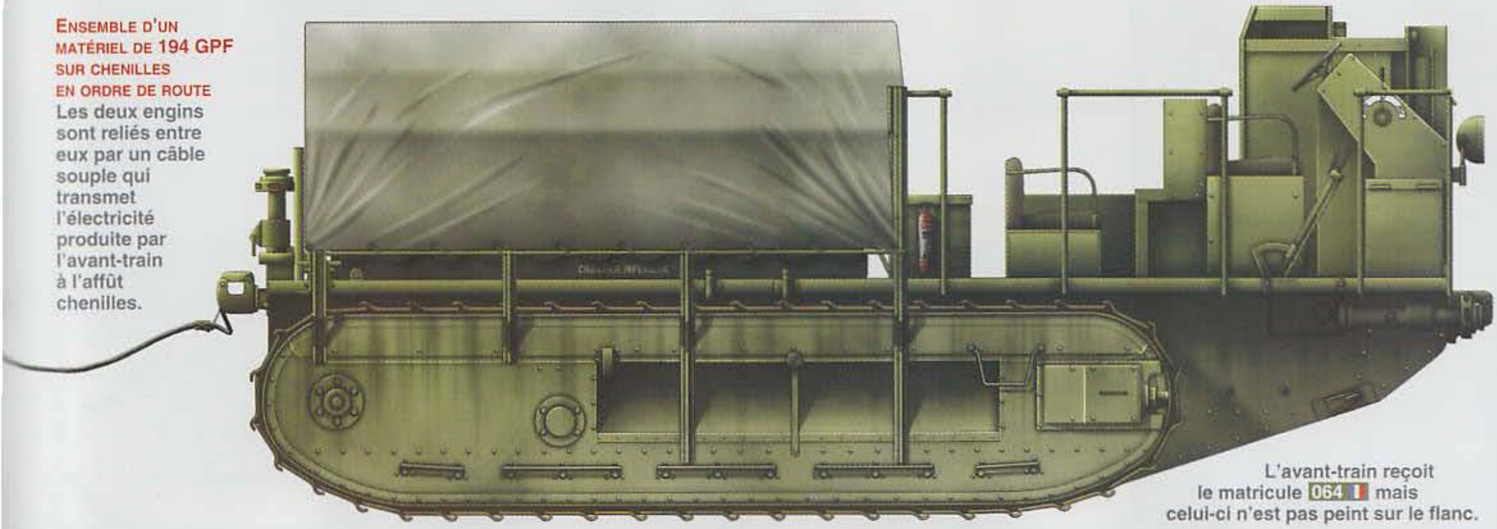


Schéma de l'attelage automoteur de transport routier pour affût chenilles et avant-train Saint-Chamond. Les boggies sont à roues dotées de bandages caoutchoutés et montées sur ressorts. « *Sans user les chenilles, sans user les routes, voilà nos voitures à bonne allure sur les grands chemins* », déclarera Rimailho le 1er février 1920.

[A] Étant observé qu'*artillerie à chenilles* n'implique pas nécessairement une artillerie **sur affût chenilles**. Deux autres solutions existent en 1918 et sont explorées simultanément : le **portage sur caterpillars** de canons organisés de façon classique, et la **traction par caterpillars** de canons roulant, soit sur leurs roues, soit sur des chenilles amovibles non motrices. Cette vaste question fera l'objet, dans sa globalité, d'une étude ultérieure dans GBM.

[B] Par opposition au système Schneider automoteur en une seule voiture.



Ensemble d'un matériel de 194 GPF sur chenilles en ordre de route
Les deux engins sont reliés entre eux par un câble souple qui transmet l'électricité produite par l'avant-train à l'affût chenilles.

L'avant-train reçoit le matricule 064 mais celui-ci n'est pas peint sur le flanc.

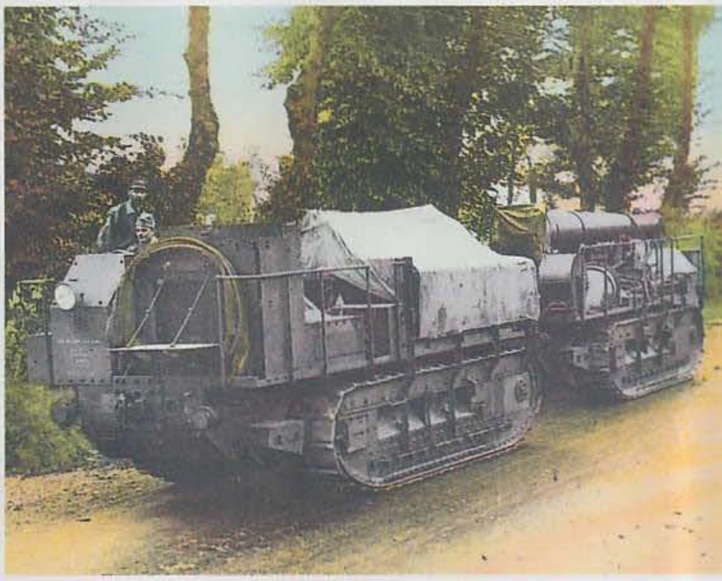
les plus délicats. En définitive, un certain nombre de mois s'écouleront encore avant que les premiers 194 GPF puissent être livrés.

En unité à Valence

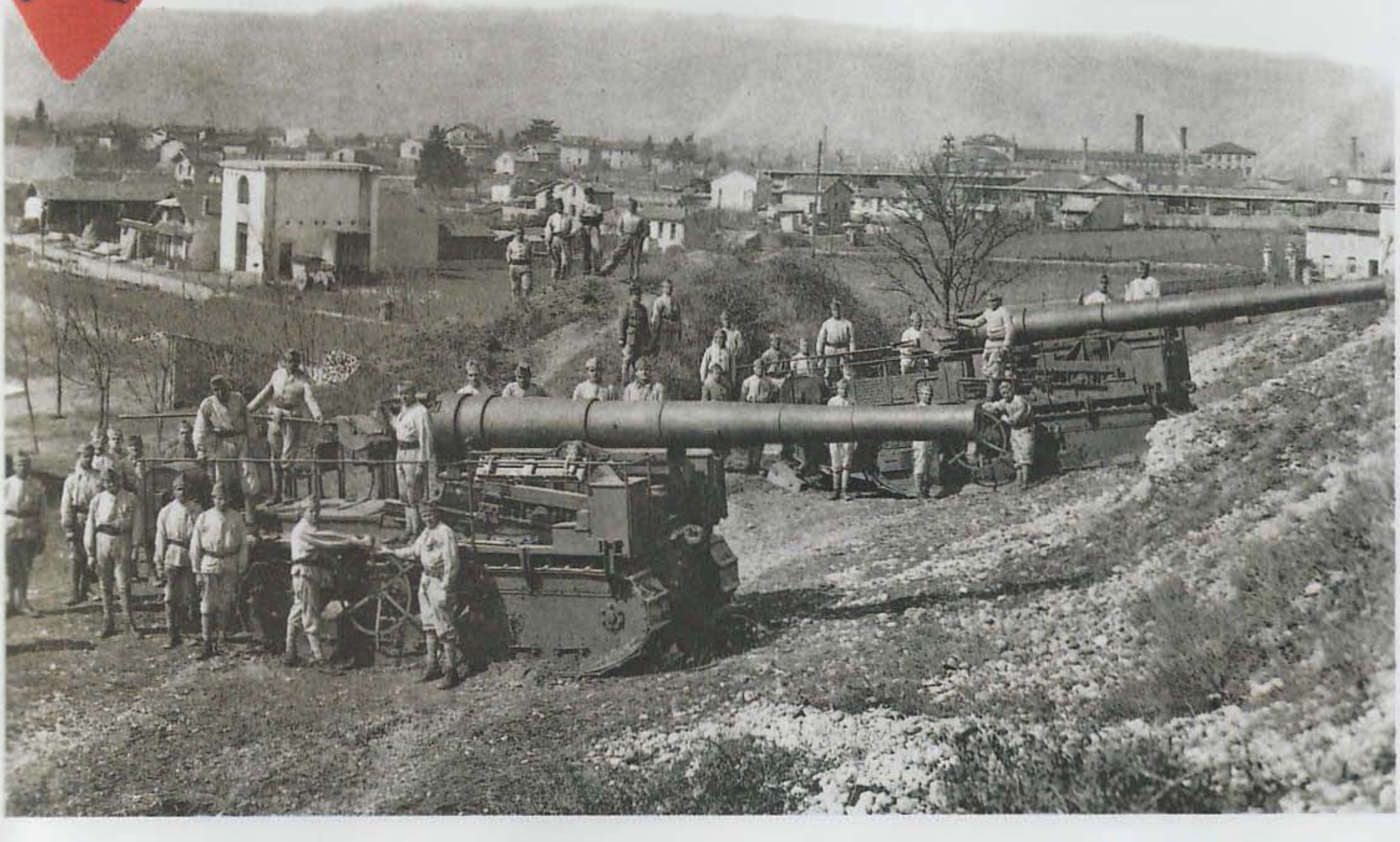
À leur sortie, les 194 GPF sont, pour partie stockés en réserve de guerre, et pour partie mis en service courant, à Valence où ils rejoignent le 84ᵉ RALT, qui devient **184ᵉ RALT** le 1ᵉʳ janvier 1924.

Celui-ci regroupera, à partir de la fin 1926, tous les matériels sur chenilles non stockés (dont les 280 TR), ainsi que des matériels classiques à tracteurs. Les 194 GPF sur chenilles y constituent le IIIᵉ groupe.

Mobilisé le 2 septembre 1939, le régiment de Valence est détriplé, donnant naissance à trois régiments sur pied de guerre, armés de façon homogène. Celui doté des 194 GPF (à trois groupes) est le **184ᵉ RALPA**[5] qui, ainsi, ne change pas de numéro. Nous en suivrons l'odyssée en 1939-1940, sous la plume de Jean-Yves Mary, dans un très prochain numéro. ■



Un attelage complet de 194 GPF sur chemin, carte postale colorisée d'époque. Durant le transport, la culasse est protégée. *(Coll. F. Vauvillier)*



Canons de 194 GPF en batterie, exercice au 184ᵉ RALT de Valence durant les années trente. *(Coll. F. Vauvillier)*

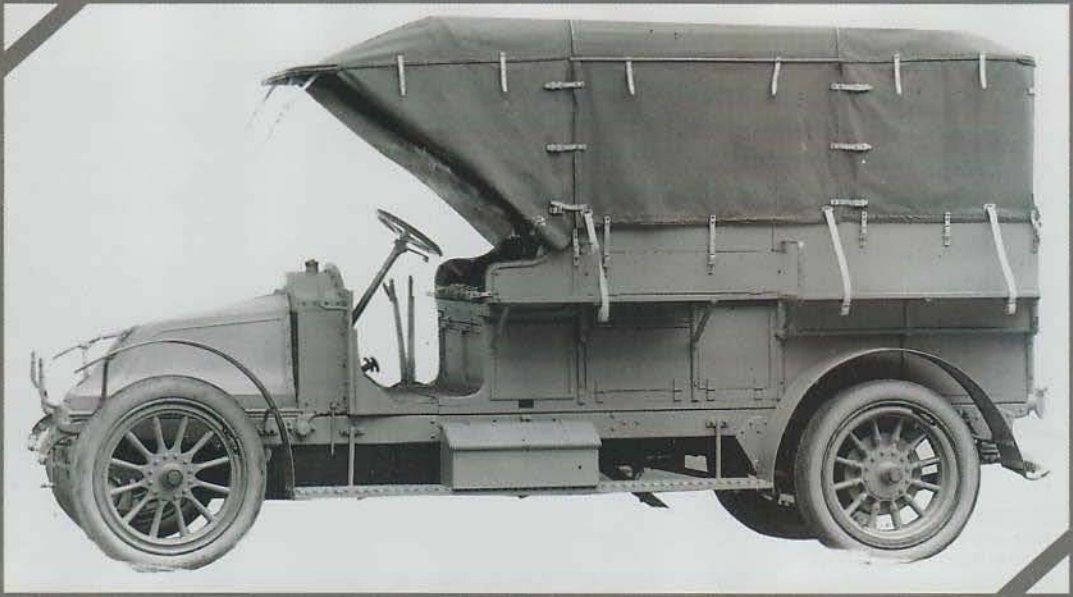
Note

[5] Régiment d'artillerie lourde puissante automotrice.

On les découvre un peu au hasard, au détour d'un album, et l'on n'y prête guère attention. Ce sont les véhicules de servitude, les « obscurs, les sans-grade » de la motorisation. GBM les tire de l'oubli.

Aujourd'hui,

LES BREAKS D'AVIATION



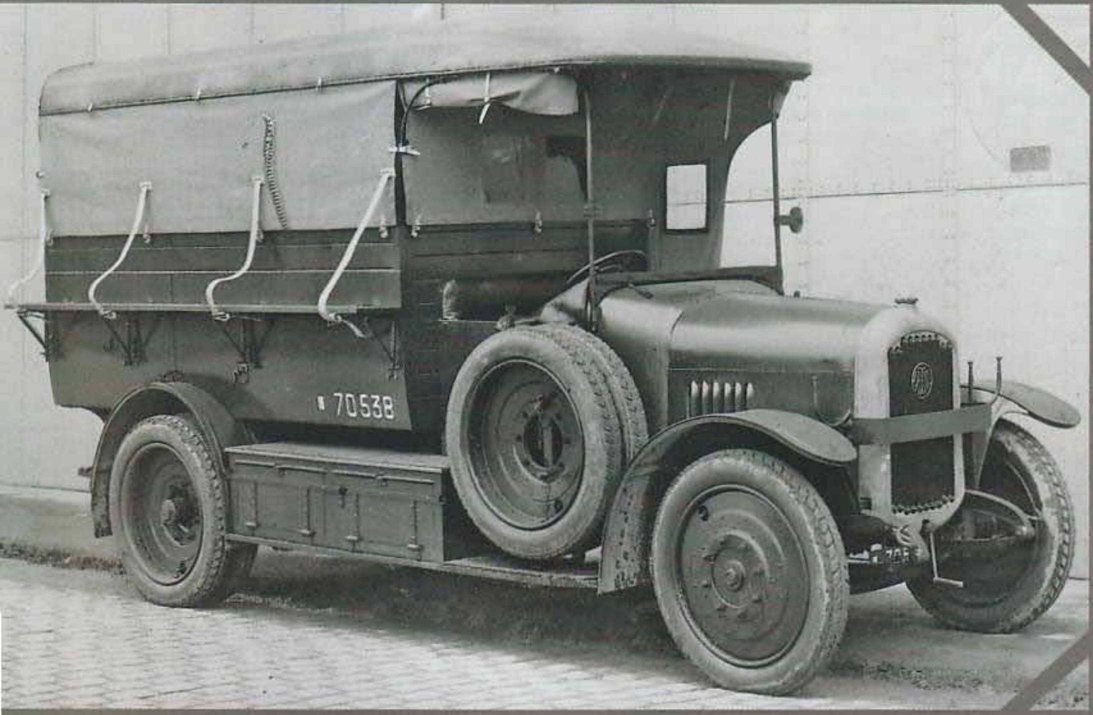
1914-1918 **Renault BC**, **châssis 20 HP à empattement de 3,607 m, moteur Renault G 2 de 4 cylindres 90 x 140 de 3 563 cm³. Cette carrosserie genre camionnette est, en réalité, très élaborée, avec différents coffres à outillages et, spécialement caractéristique, ses tablettes porte-bagages rabattables, susceptibles de transporter des impedimenta jusqu'à 200 kg, notamment des éléments longs (fréquents dans l'aviation), voire des civières pour blessés. Fixée avec grande précision par le programme des spécifications, cette carrosserie « modèle 1913 » immédiatement identifiable sera installée sur des châsssis 1 500 kg provenant d'un grand nombre de constructeurs différents avant et pendant la Grande Guerre. Outre Renault, citons Berliet, Brasier, Delahaye, de Dion-Bouton, Fiat, Panhard, Peugeot, etc.**

Apparus dès l'aube de l'aviation, les « *tracteurs d'escadrilles* » sont des camionnettes de 1 500 kg de charge utle militaire, à deux roues motrices, destinées à traîner des remorques contenant des éléments d'avions (ailes, fuselage, etc.) et à transporter du personnel et du matériel. Ils disposent pour cela d'une carrosserie bâchée très spéciale, au tout début de modèles variés, puis fixée par un programme de spécifications (vers 1913), que présente notre premier document. Le crochet d'attelage doit permettre de remorquer 2 000 kg. À l'intérieur sont aménagées deux banquettes pour le personnel.

Le 8 octobre 1923 est publiée une nouvelle description de la caisse de ce type de véhicules, qui devient le « *break d'aviation* », pouvant transporter douze hommes (deux à l'avant, et deux fois cinq sur deux banquettes latérales arrière en face à face, et toujours traîner 2 000 kg. L'appellation break répond au remplacement de la bâche par une capote fixe à rideaux relevables, formant dais au-dessus des sièges avant.

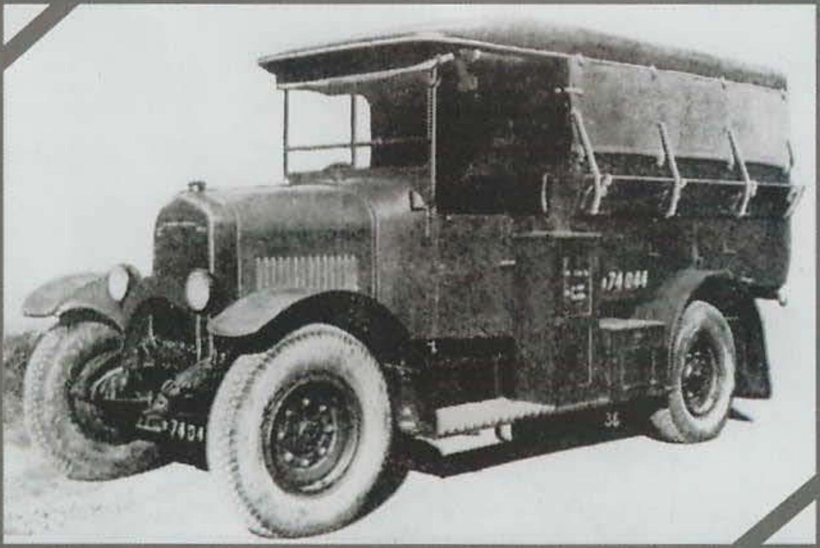
Le 9 janvier 1926, le programme est révisé, les tablettes porte-bagages si caractéristiques, qui avait disparu dans la description de 1923, sont réintroduites.

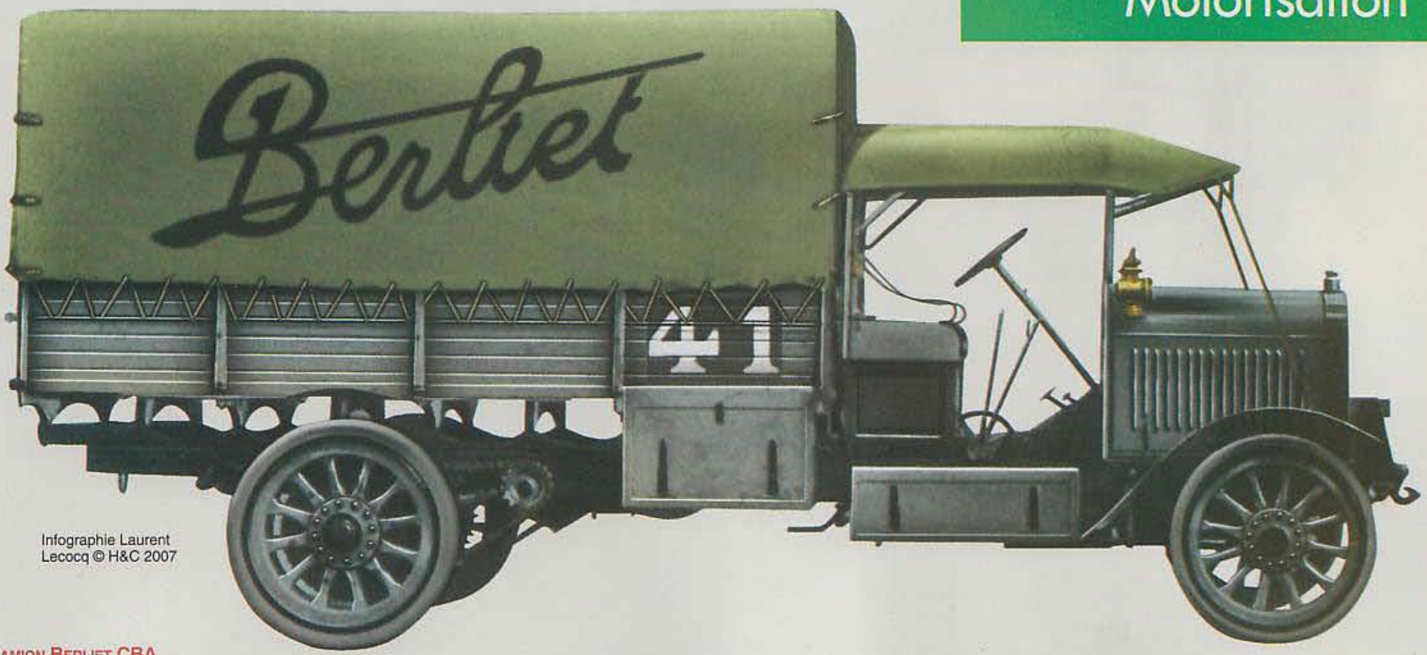
Au milieu des années trente, l'augmentation progressive du poids des avions et leur constructon métallique rendra caduque ce modèle de break « à tout faire », et l'armée de l'air s'orientera vers, d'une part un tracteur léger d'aérodrome (FAR 22 X), et d'autre part un break réservé au transport du personnel (Latil M7 T1). ■



1926-1928 **Latil KB**, **châssis de 1 500 kg armée 19 CV à empattement de 3,521 m, moteur Latil K, 4 cylindres 90 x 130 de 3 808 cm³ développant 40 chevaux réels.
En 1923, le programme des spécifications des breaks d'aviation est modifié, les coffres internes sont remplacés par une armoire au côté gauche, à côté du conducteur. Une seule courte série a été identifiée pour Latil dans cette carrosserie, 70 531 (plus bas relevé) à 70 546 (plus haut relevé).**

1930-1934 **Laffly LC 2**, **châssis 13 CV de 1 500 kg armée, à empattement de 3,90 m, moteur Laffly 4 cylindres 90 x 130 de 3 308 cm³ développant 40 chevaux réels. Ce châssis apparu dès 1926, équipé un peu plus tard d'une forte monte en pneumatiques, acquiert une grande popularité dans l'armée, en particulier pour l'emploi dans les territoires du Sud (AFN). En métropole, le même châssis est choisi en 1931 pour y monter 96 caisses blindées Ségur-Lorfeuvre des vieilles AMD White TBC, et donner ainsi naissance à la célèbre « White-Laffly ». Concernant les breaks d'aviation LC 2, la série est relativement importante : plus bas numéro relevé 74 044 (photo ci-contre, extraite du catalogue Laffly d'octobre 1934), plus haut numéro relevé 74 221 . Mais cette tranche comprend aussi d'autres versions (une benne armée de l'air immatriculée 74 208).
La carrosserie présentée est semblable à celle du Latil KB, puisqu'elle se conforme au même programme modifié de 1926.**





Infographie Laurent Lecocq © H&C 2007

CAMION BERLIET CBA DU CONCOURS MILITAIRE DE 1913
Peint en gris artillerie, le véhicule est dans la configuration fixée par le cahier des charges, qui en fait déjà un véritable véhicule militaire. Les constructeurs en lice reçoivent, pour chacun des véhicules qu'ils présentent, un numéro d'inscription à peindre en blanc, en grande taille, de chaque côté, devant et derrière, « *sur couleur foncée* ». À ses débuts, le CBA est muni d'un capot moteur à 16 crevés et de roues charronnées, en bois, de fabrication traditionnelle, à bandages en caoutchouc.

MONSTRE SACRÉ DE LA VOIE SACRÉE, LE BERLIET CBA 1913-1918

François
VAUVILLIER

Dans l'idée populaire, de même que LE char de la Grande Guerre est obligatoirement un Renault, LE camion de 14-18 ne saurait être qu'un Berliet. Un CBA, si l'on veut être un peu plus précis.

Le grand constructeur lyonnais ne sera certes pas le seul à produire des camions en 1914-1918. Des dizaines d'autres marques en France, Fiat en Italie et de nombreux constructeurs américains contribueront à l'immense parc automobile de l'armée française en guerre. Mais Berliet, avec le CBA, y tient la première place par la quantité — et la qualité — de ses fabrications.

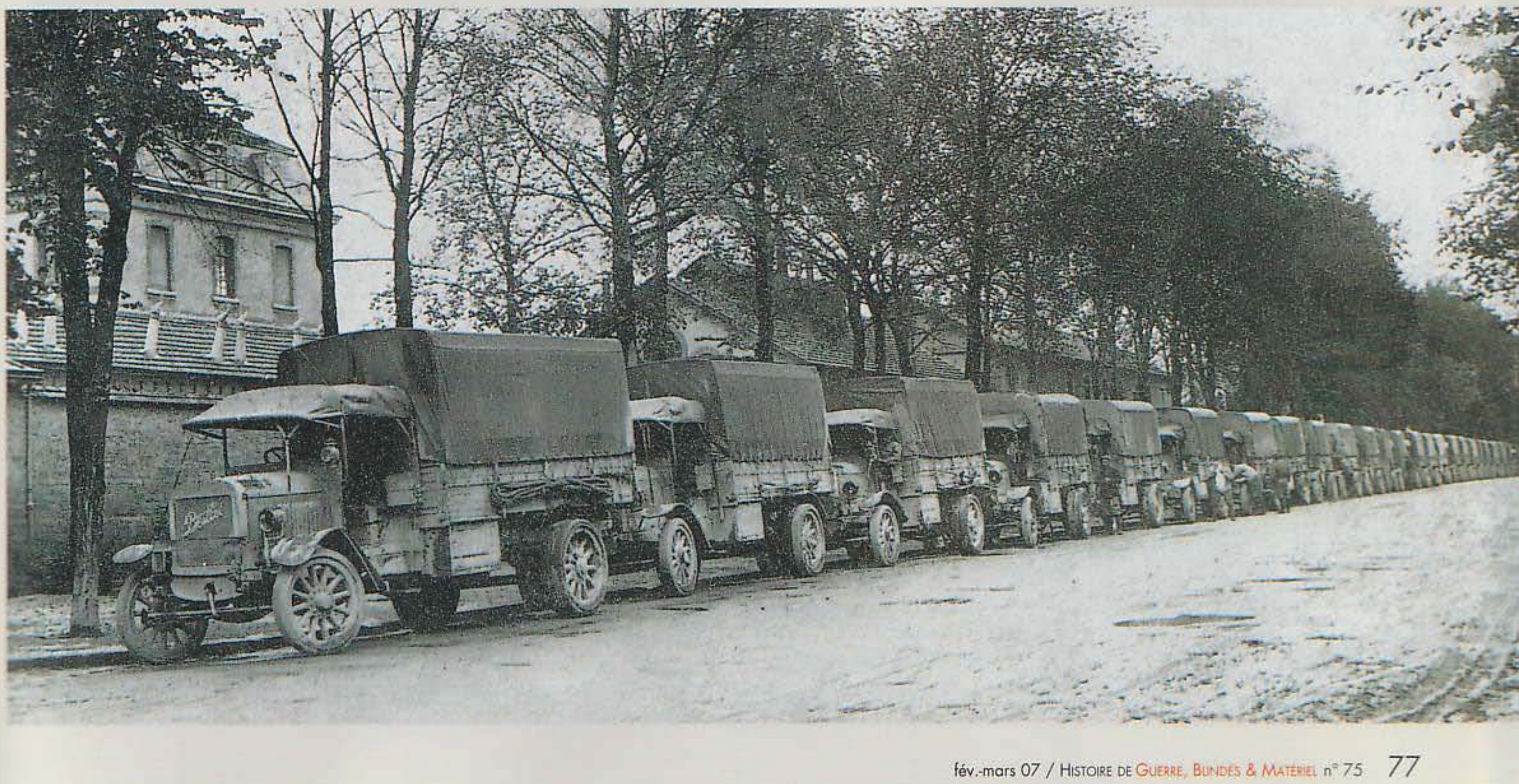
Dans le peloton de tête

Berliet fait son entrée dans le poids lourd en 1906 et, dès cette année-là, retient l'attention de l'armée. Sa participation au concours de 1906[1] — où il finit second — puis aux grandes manœuvres qui le suivent, débouche sur la commande de quelques camions type **M**, un 3,5 t de charge utile. Ce premier poids lourd Berliet, encore fort rudimentaire, à moteur sous le siège et roues en bois à cerclages de fer, comme un chariot hippomobile, sera affecté au service des places (artillerie et ravitaillements), ainsi qu'à l'aéronautique militaire naissante.

Les concours militaires qui vont suivre confirment l'aptitude de Berliet à construire des camions robustes, se perfectionnant d'année en année : un type est classé au premier concours de 1909, deux types en 1910 puis en 1911, et pas moins de quatre en 1912. Ces derniers, qui ont tous le même moteur 4 cylindres 100 x

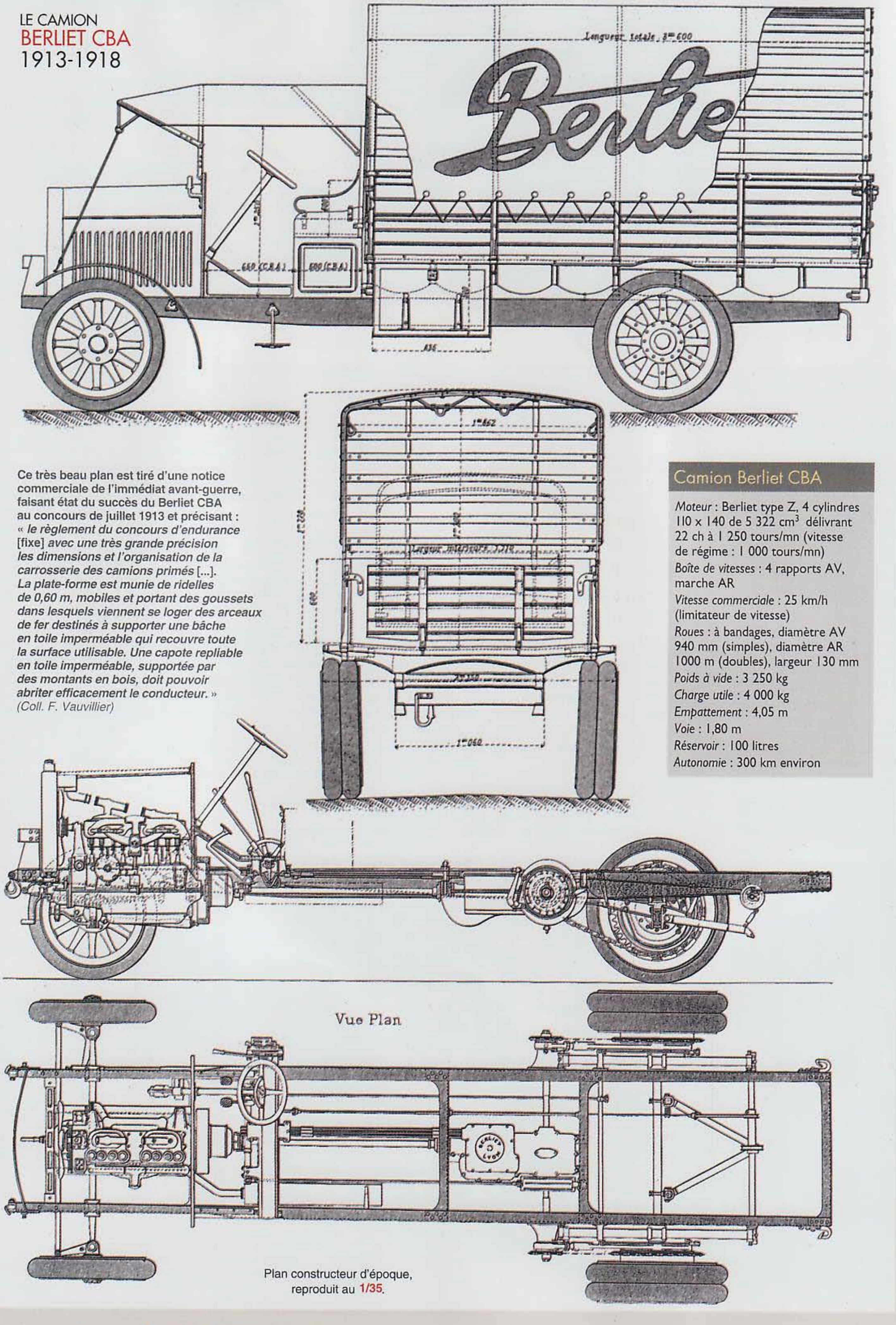
---

[1] Ces concours, organisés par l'Automobile Club de France, comportent depuis 1905 une catégorie proprement militaire, placée sous l'égide du comité technique de l'intendance (vitesse maximale exigée, 20 km/h). À partir de 1911, des primes à l'achat et à l'entretien sont accordées aux acheteurs de camions classés, afin d'en faciliter la diffusion dans le public et, par conséquent, la capacité à les réquisitionner en cas de mobilisation.



Datée de juillet 1917, cette photo présente trois rames (30 camions) de Berliet CBA des premières livraisons pour l'armée, à roues en bois. Fort curieusement, aucun matricule militaire n'apparaît sur ses camions déjà bien éprouvés. *(Coll. F. Vauvillier)*

LE CAMION
BERLIET CBA
1913-1918



Ce très beau plan est tiré d'une notice commerciale de l'immédiat avant-guerre, faisant état du succès du Berliet CBA au concours de juillet 1913 et précisant : « *le règlement du concours d'endurance* [fixe] *avec une très grande précision les dimensions et l'organisation de la carrosserie des camions primés* [...]. *La plate-forme est munie de ridelles de 0,60 m, mobiles et portant des goussets dans lesquels viennent se loger des arceaux de fer destinés à supporter une bâche en toile imperméable qui recouvre toute la surface utilisable. Une capote repliable en toile imperméable, supportée par des montants en bois, doit pouvoir abriter efficacement le conducteur.* »
(Coll. F. Vauvillier)

Plan constructeur d'époque, reproduit au **1/35**.

Camion Berliet CBA

Moteur : Berliet type Z, 4 cylindres 110 x 140 de 5 322 cm³ délivrant 22 ch à 1 250 tours/mn (vitesse de régime : 1 000 tours/mn)

Boîte de vitesses : 4 rapports AV, marche AR

Vitesse commerciale : 25 km/h (limitateur de vitesse)

Roues : à bandages, diamètre AV 940 mm (simples), diamètre AR 1000 m (doubles), largeur 130 mm

Poids à vide : 3 250 kg

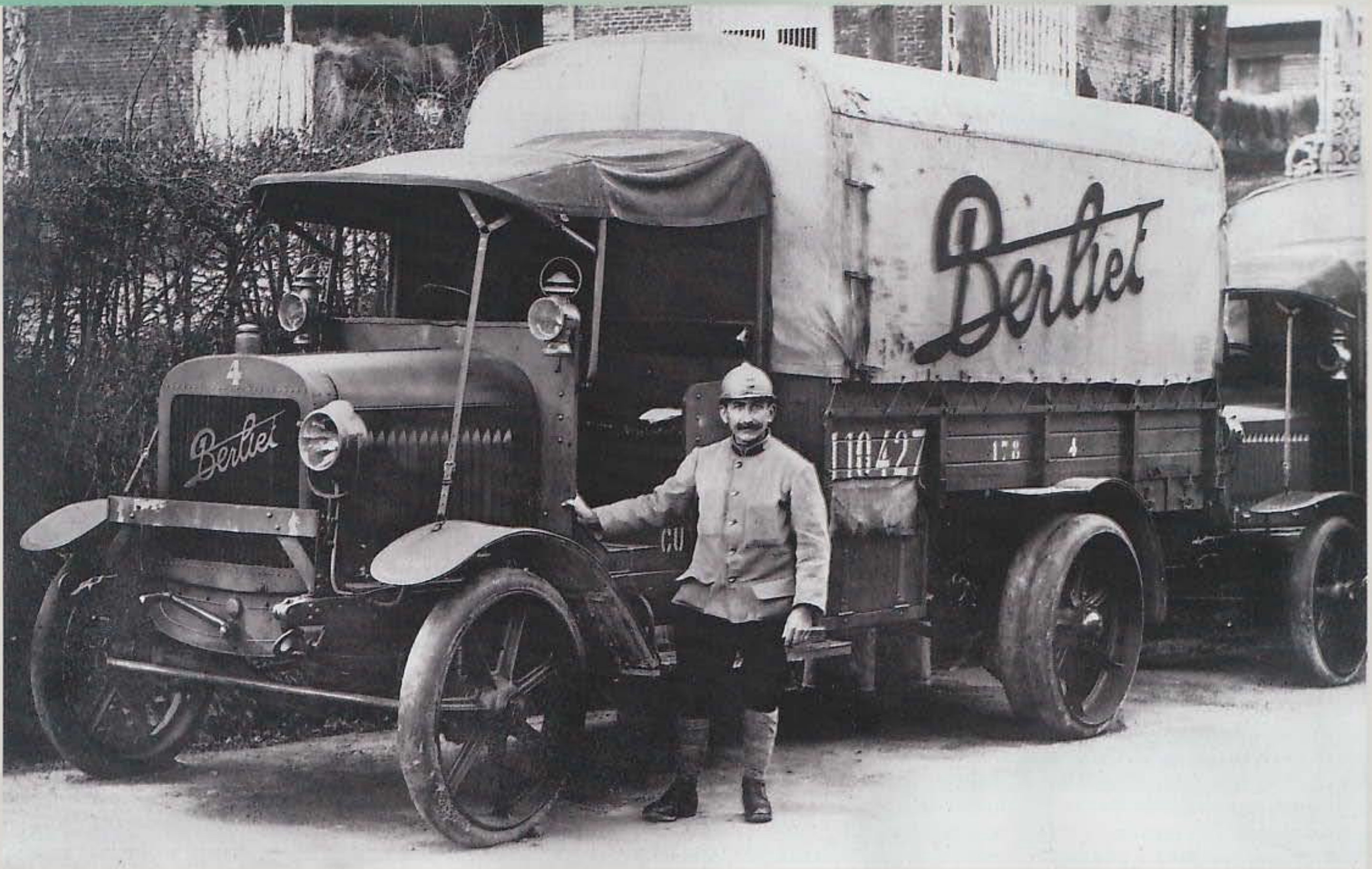
Charge utile : 4 000 kg

Empattement : 4,05 m

Voie : 1,80 m

Réservoir : 100 litres

Autonomie : 300 km environ



Pendant la Grande Guerre — et jusqu'à la fin de 1922 —, l'immatriculation militaire n'apparaît que sur le côté des véhicules. D'autres numéros en complètent l'identification : ici, le camion n° 4 dans sa section de vingt véhicules, a son numéro d'ordre rappelé à l'avant (pratique très courante). La petite Semeuse peinte de chaque côté de la lame de protection de radiateur a été choisie comme insigne par la TM 178, dont le numéro figure aussi sur le côté. Cet insigne sera repris après la Grande Guerre par le 121e escadron automobile de réserve générale de l'armée du Rhin. *(Coll. F. Vauvillier)*

140, constituent déjà une véritable gamme : deux d'entre eux ont le moteur disposé sous le siège du conducteur (types **CAS** de 3 t et **CAT** de 3,5 t), tandis que les deux autres (types **CAL** de 2,5 t à transmission par cardan et **CAR** de 3 t à chaînes) ont la disposition, devenue classique, du capot moteur en avant.

Au concours de juillet 1913, Berliet franchit une nouvelle étape en présentant son type **CBA**[2], à la motorisation plus puissante, construit de manière particulièrement robuste avec le souci principal de la résistance à la charge. Ceci explique en particulier les dimensions surabondantes données aux essieux avant et arrière, ainsi qu'à tous les organes porteurs (châssis de 1,06 m de large). Bien qu'il soit classé et primé, en 1913, en tant que camion de 3 t de charge utile, le CBA se révèle capable, sans la moindre fatigue, de porter 5 t tout en traînant une remorque de 10 t en pleine charge. Il sera finalement adopté, durant la guerre, en tant que camion « de 4 t ».

Mais qui dit « camion classé et primé » ne dit pas « camion acheté » par l'armée. Lorsqu'éclate le conflit, Berliet n'a encore vendu au ministère de la Guerre, depuis 1906, qu'un peu plus d'une centaine de véhicules : des camions bâchés types M déjà périmés et CAT, mais aussi des véhicules plus légers à carrosseries spécifiques (fourgons TSF, tracteurs d'escadrilles, etc.).

Un grand soldat de la route

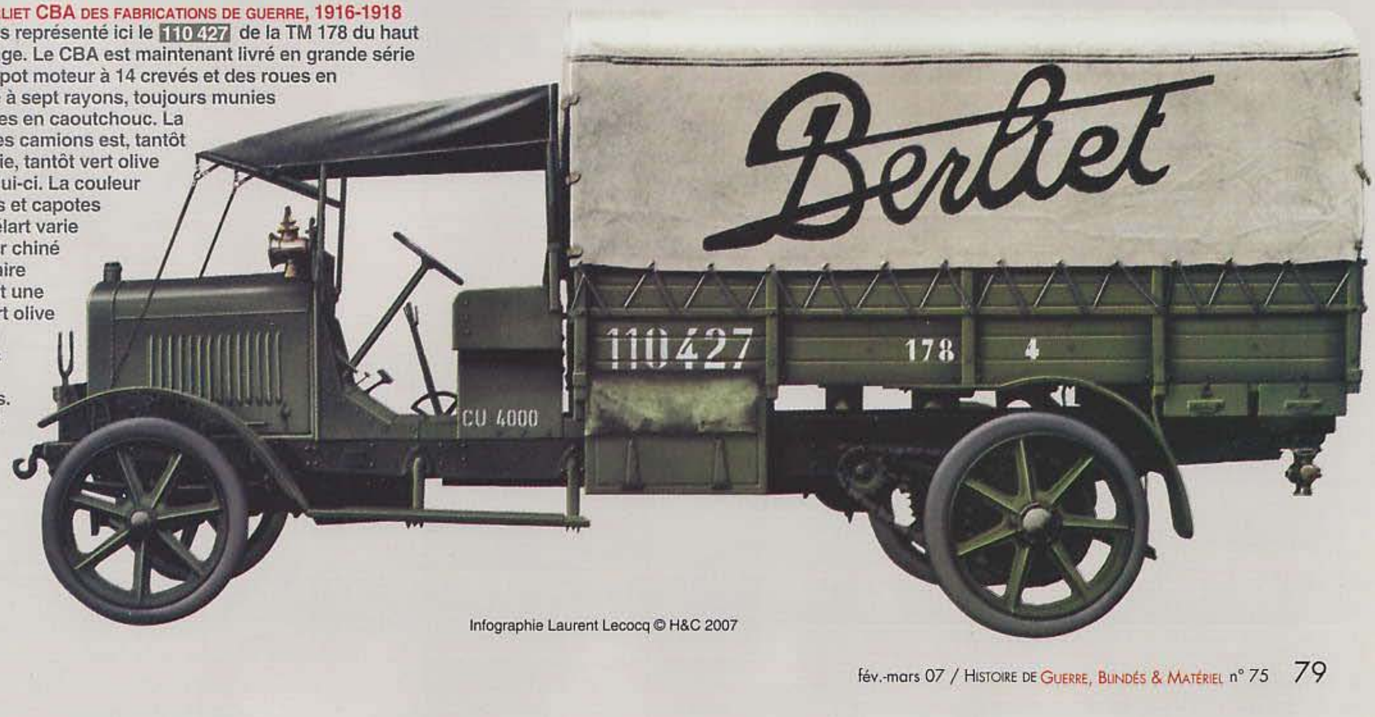
Dès le début des hostilités, Berliet signe avec les autorités militaires une convention par laquelle la tota-

---

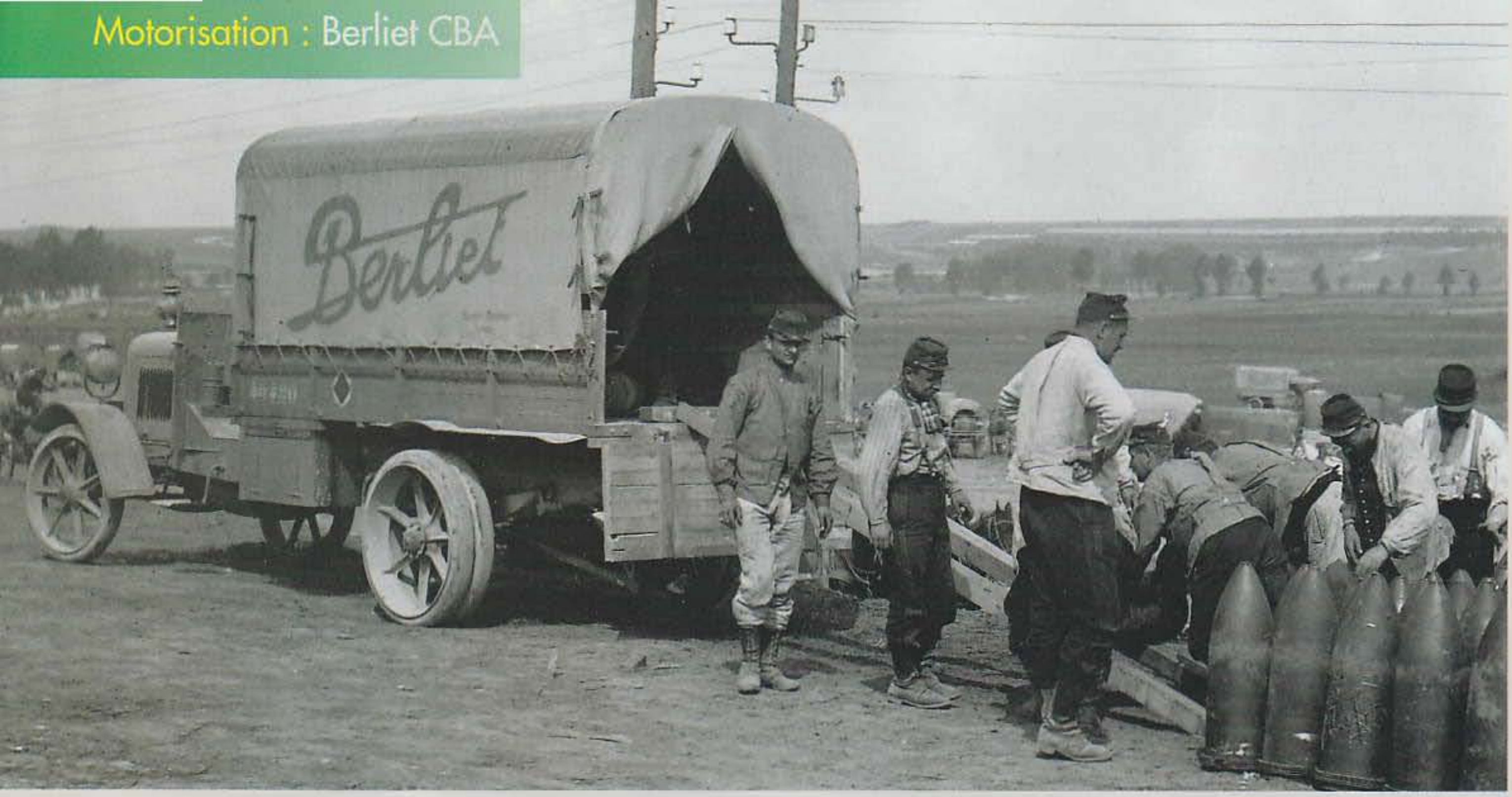
[2] La désignation des types chez Berliet n'obéit pas à une logique intangible, mais on peut observer que la lettre initiale **C**, apparue en 1912, identifie les poids lourds. Le camion CBA de 1913 est le premier (**A**) de la seconde série (**B**) dont il existe d'autres représentants, en particulier le **CBD** également primé au concours de 1913, qui est simplement une version du CBA à moteur sous le siège.

CAMION BERLIET CBA DES FABRICATIONS DE GUERRE, 1916-1918

Nous avons représenté ici le 110 427 de la TM 178 du haut de cette page. Le CBA est maintenant livré en grande série avec un capot moteur à 14 crevés et des roues en acier coulé à sept rayons, toujours munies de bandages en caoutchouc. La peinture des camions est, tantôt gris artillerie, tantôt vert olive comme celui-ci. La couleur des bâches et capotes en toile prélart varie du vert-noir chiné réglementaire (produisant une nuance vert olive grisâtre), à des teintes nettement plus claires. Et le grand logotype Berliet est loin d'être toujours présent.



Infographie Laurent Lecocq © H&C 2007

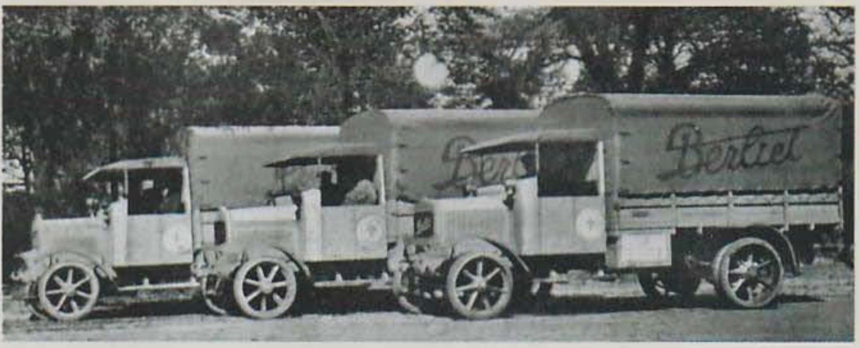


lité de sa production [3] est réservée aux armées, tandis que le grand parc automobile de Vincennes installe son annexe à Lyon, quartier Monplaisir, dans un atelier même des usines Berliet. Durant quatre ans, les CBA sortent en quantités impressionnantes pour les besoins de la défense nationale, à une cadence mensuelle atteignant un millier d'exemplaires. La plupart des CBA tombent de chaîne en carrosserie classique « type armée » bâché à ridelles mais le CBA a aussi été carrossé différemment, notamment en fourgons techniques pour le service de santé, en citernes, etc. L'aéronautique, qui jugera le CBA comme un « *très bon camion sous tous les rapports* », reçoit quant à elle une version bâchée spécifique sur un châssis notablement allongé (ridelles à six panneaux au lieu de quatre).

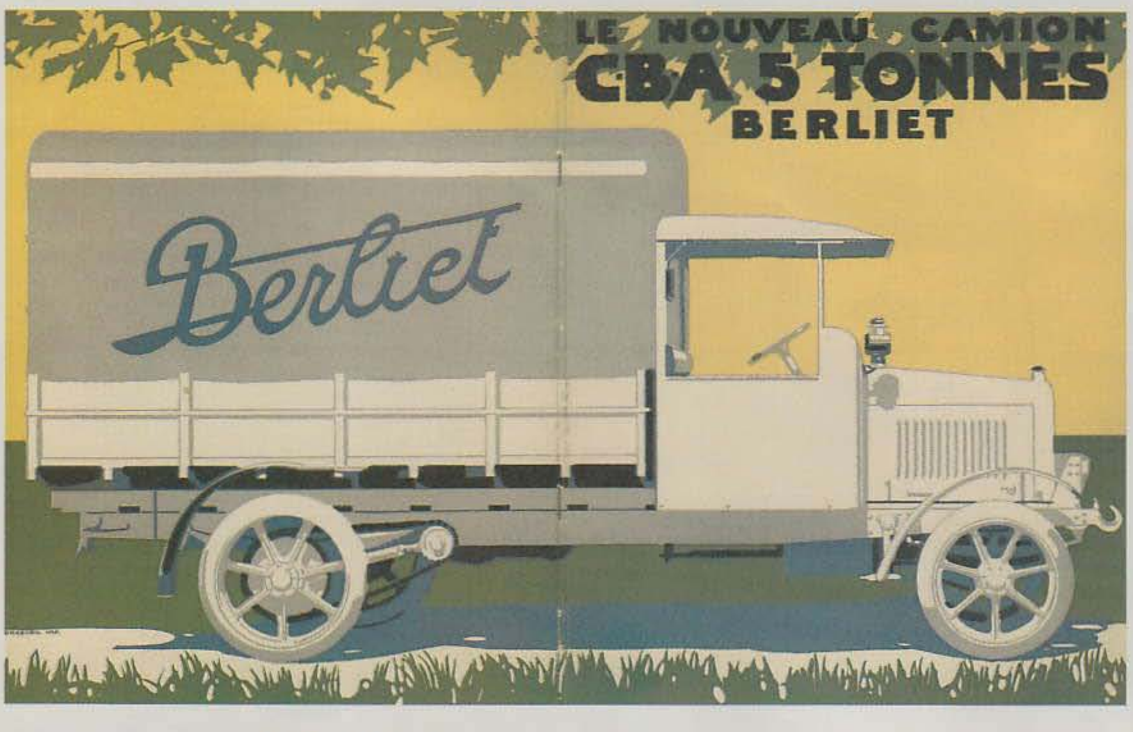
Au lendemain de l'Armistice, Berliet utilisera à fond le renom acquis par le CBA pour en faire son cheval de bataille commercial, le décrivant comme on le ferait dans la citation à l'ordre de l'armée d'un combattant émérite : « *Créé et mis au point en 1913-1914, le camion Berliet CBA a joué dans la guerre qui vient de finir, un rôle d'une importance extrême. Pendant plus de quatre ans, des milliers de camions CBA ont sillonné les routes du front, transportant sans faiblir, personnel, munitions, vivres et matériel. Ils ont ainsi confirmé, dans les conditions les plus difficiles mais aussi les plus probantes, la réputation de robustesse et d'endurance qu'ils avaient acquises dans les épreuves militaires de 1913 et de 1914.* »

Le CBA avait bien mérité de la Patrie. ■

En vue d'uniformiser les dotations, les Berliet CBA (ici le 40 480) sont affectés en particulier aux sections de munitions d'artillerie lourde. On voit ici un chargement d'obus de 220. Vers la fin de la guerre, une toile goudronnée imperméable double, en série, la partie supérieure de la bâche.
(Coll. F. Vauvillier)



Ces trois CBA appartiennent au National Catholic War Council, œuvre américaine de guerre qui a établi ses garages et dépôts à Paris, rue Laugier. Pour assurer ses ravitaillements de bienfaisance au profit des troupes, elle a acheté ces trois Berliet CBA munis de la « cabine fermée ».
(Coll. F. Vauvillier)



Au sortir de la Guerre, Berliet commercialise le CBA en le présentant comme « *le nouveau camion 5 tonnes* » (son empattement passant de 4,05 m à 4,20 m), un tonnage que lui autorise sa robustesse exceptionnelle. La « cabine fermée » visible ici — avec portières de tôle, dais rigide en toile goudronnée recouvrant le siège et auvent bombé — peu courante avant 1919, est néanmoins rencontrée çà et là dans l'armée vers la fin de la guerre.
(Coll. F. Vauvillier)

---

[3] Comprenant aussi des véhicules plus légers.

SUR LA TOILE

Saisissez *France 40* et lancez le moteur de recherche. Vous en trouverez, des choses, sur le net.

En voici une **première sélection**, très incomplète. Les oubliés nous en voudront un peu (par exemple, les 50 sites sur la Ligne Maginot, lesquels choisir ?), se signaleront, et seront dans un prochain numéro.

Mais il faut bien commencer par un fil de l'écheveau. Allons-y avec *France 1940* qui donne un panorama des forces mais ne semble plus mis à jour, c'est dommage. Un site de même vocation globale, *Armée de terre française 1940* (ATF 40) a ouvert depuis quelques mois. Il est fort intéressant, et riche en détails de toutes sortes, notamment un excellent ordre de bataille, avec l'insigne de chaque corps de troupe.

France 1940

www.france1940.free.fr

Armée de Terre Française
1940
ATF 40

www.alain.adam.perso.cegetel.net

FORUM
MINITRACKS
&
TRACKSTORY
BIENVEN

www.minitracks.alloforum.com

CHARS ET BLINDES FRANCAIS

www.chars-français.net

Le forum de *Minitracks*, modéré avec tact par Pascal Danjou, est très vivant, avec des participants réguliers plein de verve. On y trouve énormément de sujets concernant le maquettisme au 1/72 (logique), mais aussi toute une partie purement *France 40*.

Très connu et souvent consulté, le site *chars et blindés français* d'Antoine Misner constitue une banque de données visuelle composée d'éléments divers (beaucoup de *e-bay*) où chacun pioche.

Et sur *Chasseurs de Mémoire* se retrouvent plus spécialement les collectionneurs de militaria français (ensemble du XX^e siècle). Un forum bien organisé permet d'y évoquer chaque arme en particulier.

Pour la Grande Guerre, la variété de l'offre n'est pas moins considérable. Visuellement parlant, le site www.1914-1918.fr offre une très large galerie documentaire en images, sur laquelle on surfe agréablement en tombant sur des sujets fort utiles comme la reproduction intégrale d'une publication de l'époque sur le camouflage aux armées.

Egalement à visiter régulièrement (notamment pour son riche forum), le site www.association14-18.org, qui dispose d'un magazine papier à la clé, et le site www.pages14-18.com, bien fait lui aussi, qui est un peu plus orienté sur l'aspect collection.

Chasseurs de Mémoire

www.militaria.conceptbb.com

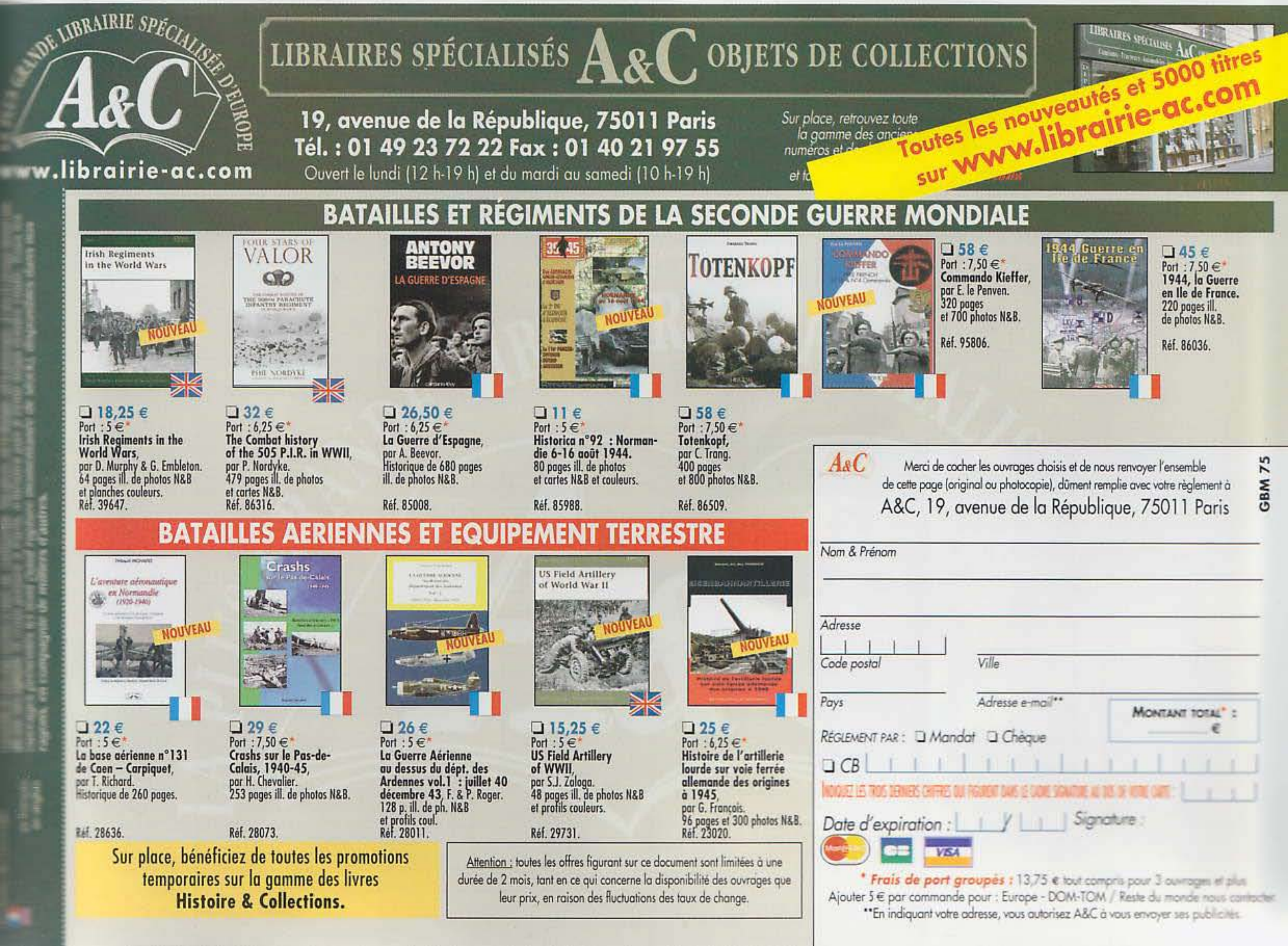
www.1914-1918.fr

www.pages14-18.com

@ssociation 1914-1918
La Grande Guerre Magazine n°49
L'aviation allemande en 1917

www.association14-18.org

Bien d'autres sites existent, que vous trouverez aisément par les liens et les moteurs de recherche. À chaque angle d'approche en correspond un, et tout le monde trouve à présent son bonheur sur la toile. ■


GRANDE LIBRAIRIE SPÉCIALISÉE D'EUROPE
A&C
www.librairie-ac.com
LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS
19, avenue de la République, 75011 Paris
Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)
Sur place, retrouvez toute la gamme des ancien numéros et de
Toutes les nouveautés et 5000 titres sur www.librairie-ac.com

BATAILLES ET RÉGIMENTS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

☐ 18,25 €
Port : 5 €*
Irish Regiments in the World Wars,
par D. Murphy & G. Embleton.
64 pages ill. de photos N&B et planches couleurs.
Réf. 39647.

☐ 32 €
Port : 6,25 €*
The Combat history of the 505 P.I.R. in WWII,
par P. Nordyke.
479 pages ill. de photos et cartes N&B.
Réf. 86316.

☐ 26,50 €
Port : 6,25 €*
La Guerre d'Espagne,
par A. Beevor.
Historique de 680 pages ill. de photos N&B.
Réf. 85008.

☐ 11 €
Port : 5 €*
Historica n°92 : Normandie 6-16 août 1944.
80 pages ill. de photos et cartes N&B et couleurs.
Réf. 85988.

☐ 58 €
Port : 7,50 €*
Totenkopf,
par C. Trang.
400 pages et 800 photos N&B.
Réf. 86509.

☐ 58 €
Port : 7,50 €*
Commando Kieffer,
par E. le Penven.
320 pages et 700 photos N&B.
Réf. 95806.

☐ 45 €
Port : 7,50 €*
1944, la Guerre en Ile de France.
220 pages ill. de photos N&B.
Réf. 86036.

BATAILLES AERIENNES ET EQUIPEMENT TERRESTRE

☐ 22 €
Port : 5 €*
La base aérienne n°131 de Caen – Carpiquet,
par T. Richard.
Historique de 260 pages.
Réf. 28636.

☐ 29 €
Port : 7,50 €*
Crashs sur le Pas-de-Calais, 1940-45,
par H. Chevalier.
253 pages ill. de photos N&B.
Réf. 28073.

☐ 26 €
Port : 5 €*
La Guerre Aérienne au dessus du dépt. des Ardennes vol.1 : juillet 40 décembre 43, F. & P. Roger.
128 p. ill. de ph. N&B et profils coul.
Réf. 28011.

☐ 15,25 €
Port : 5 €*
US Field Artillery of WWII,
par S.J. Zaloga.
48 pages ill. de photos N&B et profils couleurs.
Réf. 29731.

☐ 25 €
Port : 6,25 €*
Histoire de l'artillerie lourde sur voie ferrée allemande des origines à 1945,
par G. François.
96 pages et 300 photos N&B.
Réf. 23020.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

A&C Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris
GBM 75
Nom & Prénom
Adresse
Code postal
Ville
Pays
Adresse e-mail**
MONTANT TOTAL* : €
RÉGLEMENT PAR : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB
INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE :
Date d'expiration : / Signature :
* Frais de port groupés : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.

n°1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

n°8 : Dunkerque • Operation Strangle et la ligne Gustav • la fin des destroyers allemands en France

n°10 : La 16. Panzer-Division • Le porte-avions Graf Zeppelin • Maginot : l'ouvrage du Bois de Bousse.

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

n°12 : Les Bombardiers de la Kampfgeschwader • Leyte, décisifs revers de la flotte japonaise • La Wehrmacht pouvait-elle prendre Moscou ?

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°15 : Les chars de la 7e armée dans la tourmente • Le Stuka à l'ouest, le temps de la gloire • le GR II/33 sur les Ardennes.

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

n°18 : La Grossdeutschland pendant l'été 42 • le groupe de chasse de la Kampgeschwader 40 • le sabordage de la flotte à Toulon.

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

n°21 : les unités cuirassées françaises en 1940 • la cavalerie italienne sur le DON, été 42 • 1940 : échecs à Dakar.

n°23 : Jean Moulin • Des sous-marins nains contre le Tirpitz • Les planeurs motorisés allemands • L'automitrailleuse de reconnaissance

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

n°30 : Les parachutistes • Koufra • Le Long Range Desert Group • Evolution de la Grossdeutschland 1940-43

n°31 : Les 1000 victoires de la chasse française • les cuirassés de poche allemands • Les Français premiers au Rhin.

n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

n°33 : le Panzer IV, cheval de bataille de la Panzerwaffe • Ardennes 40 : leur franchissement • Les affrontements aéronavals en Méditerranée 40

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuse d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

n°42 : Sedan, mai 1940 • Les derniers combats de la U-Bootwaffe • De Gaulle et Weygand • le 20 mm Oerlikon

n°43 : La bombe atomique d'Hitler : mythe ou réalité • Bordeaux 42 : opération Frankton • la 23e demi-brigade de chasseurs à pieds

n°44 : Les Leichten-Divisionen 1936-39 • 31/12/42 : le combat de la mer de Barentz • les canons antichars français en 1940

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

n°46 : La 7e division légère mécanique • l'abordage de l'Altmark • À l'assaut du fort de Boussois • Peugeot sous l'Occupation

n°47 : La bataille de Midway • Le Me 262 • Les Bersaglieri • Comment les Allemands voyaient la Ligne Maginot

n°48 : Le Königstiger • Les Leichten-Divisionen en Pologne • L'orchestre noir, l'opposition militaire à Hitler.

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis

n°52 : La bataille des Ardennes • Dünaburg 1941 • la ligne Siegfried • Le 40 mm Bofors

n°53 : L'évolution de la Heer • Le Surcouf • Berliet pendant la 2e GM • Batteries françaises des Arros et du Requin

n°54 : Les U-boot type VII au combat • Birmanie 44 : bataille de Kohima • Tobrouk 42

n°55 : la 4e division cuirassée à Abbeville • l'agonie de l'armée italienne • Oradour sur Glane

n°56 : le II.SS-Panzer-Korps à Koursk • Le cuirassé King George V • Maginot : La tourelle 75 mm mod.33

n°57 : Bagration 44 • La 2e DB à Royan • L'épopée de l'Atlantis • le SS-Fallschirmjäger-Bataillon-500 vs Tito

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION !

Les anciens numéros d'Histoire de Guerre :

OFFRE EXCEPTIONNELLE *dans la limite des stocks disponibles*

4€

au lieu de ~~6,90~~ €

POUR COMMANDER
UTILISEZ LE COUPON
PAGE 67

Histoire de Guerre
Les bérets rouges à ARNHEM
Opération « Market-Garden »

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

Histoire de Guerre
PANZERJÄGER
Les chasseurs de chars de la Wehrmacht
Dossier technique et historique

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • La SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

Histoire de Guerre
LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES

n°60 : Les Forces Aériennes Françaises Libres • La tragédie de Céphalonie • Gazala • la 1.Panzer-Division • Préparation de Pearl-Harbor

Histoire de Guerre
La campagne de TUNISIE

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

Histoire de Guerre
DOSSIER :
Les bombardements stratégiques sur l'Allemagne

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

Histoire de Guerre
Jagdpanzer

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

Histoire de Guerre
DOSSIER
La 1re DFL
de Strasbourg à Colmar

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

Histoire de Guerre
Guerre aérienne en Afrique

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

Histoire de Guerre
Mers el-Kébir

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

Histoire de Guerre
DOSSIER :
StuG !
Sturmgeschütze

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

Histoire de Guerre
SOMUA PANZER
HANNUT

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

Histoire de Guerre
D'Avranches à Falaise
Blitzkrieg made in USA

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

Histoire de Guerre
La libération de LENINGRAD

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

Histoire de Guerre
KAMIKAZE
L'arme ultime

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptême du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

Histoire de Guerre
La défense aérienne du REICH

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo dans la Bataille d'Angleterre • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

Histoire de Guerre
Le IIIe Reich pouvait-il repousser le débarquement en Normandie ?

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

Les anciens hors-série et numéros thématiques

6€

au lieu de ~~10,95~~ €

Hors Série
Histoire de Guerre
La Blitzkrieg face aux généraux soviétiques
BARBAROSSA
Hitler en échec devant Moscou

HS 1 :Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

Hors Série
Histoire de Guerre
Le BISMARCK
Gloire et Défaite
L'opération "Rheinübung"

HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

Hors Série
Histoire de Guerre
La Luftwaffe
1918 - 1945
Naissance et mort de l'aigle

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

Hors Série
Histoire de Guerre
Les places fortes de notre histoire

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

Hors Série
Histoire de Guerre
Qui êtes-vous Monsieur
CHURCHILL
Les combats du Vieux Lion

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

Hors Série
Histoire de Guerre
STRATÈGES et stratégie
de Napoléon à Schwarzkopf

HS 6 : Stratèges et stratégie, de Napoleon à Schwarzkopf

Guerre & Histoire
UN SIÈCLE DE TERRORISME

HS 7 : Un siècle de terrorisme

Guerre & Histoire
GÉNÉRATION APOCALYPSE
Le monde sous la terreur nucléaire

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

Guerre & Histoire
LES ESPIONS
qui ont fait l'histoire

HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

Histoire de Guerre
THÉMATIQUE
LA RÉVOLUTION DES CHARS DE COMBAT
du FT-17 au Tigre II

HS 10 : La révolution des chars de combat du FT-17 au Tigre II

NOUVEAU

LE III. PZ. KORPS À KOURSK

de Didier LODIEU

Cet ouvrage présente une étude très précise, focalisée sur une partie du front de la bataille de la célèbre bataille de Koursk, avec entre autres :

★ les témoignages des vétérans des 6ᵉ, 7ᵉ et 19ᵉ Panzerdivisionen

★ Le récit inédit du major von Rosen et de ses camarades de la s.Pz.Abt 503 sur les divers combats de son unité

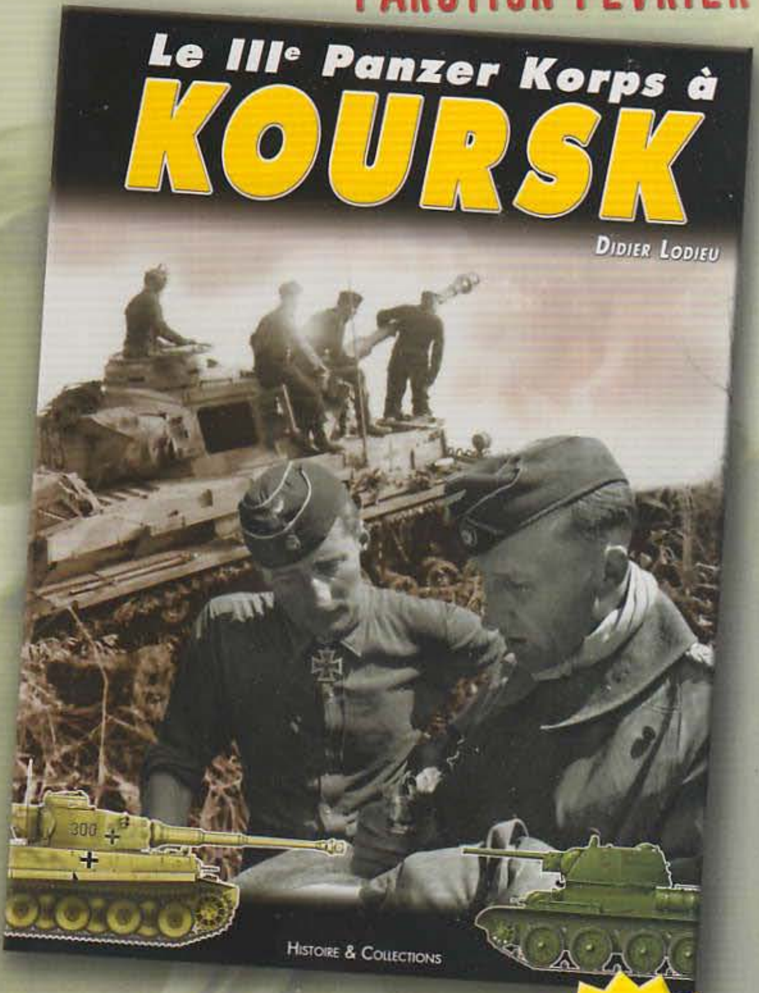
★ les portraits de la majorité des officiers

Les faits exposés sont d'une exactitude irréprochable, contrôlés par les journaux de marche des unités composant le III.Pz. Korps et surtout illustrés par les photographies de deux reporters de guerre présents sur les lieux.

Un titanesque travail de recherche pour une page d'histoire spectaculaire.

REPORTAGE A LA s. Pz.Abt. 503

PARUTION FEVRIER


Le IIIᵉ Panzer Korps à
KOURSK
Didier Lodieu
Histoire & Collections

Format 230 x 310 mm
144 pages, 284 photographies
24 profils, cartes et schémas tactiques en couleurs.
English version also available

38,95 €
+ port

Pour commander ces ouvrages, utilisez le coupon page 67, ou rendez-vous sur le site www.histoireetcollections.com

HS numéro 11
France métropolitaine : 10,95 €
HORS-SÉRIE
Batailles
L'HISTOIRE MILITAIRE DU XXᵉ SIÈCLE
XXᵉ SIÈCLE
L'HISTOIRE MILITAIRE DU
un dossier réalisé par Christophe Dutrône
LECLERC
HORS-SÉRIE
UN PERSONNAGE DE LÉGENDE

10,95€
en kiosque

LECLERC, un personnage de légende

par Christophe Dutrône

Le 28 novembre 1947 disparaissait tragiquement le général Philippe Leclerc de Hauteclocque, figure de proue de la France Libre et compagnon de la première heure du général de Gaulle.

Le présent ouvrage propose une esquisse de la vie de ce personnage hors du commun, dont la mémoire demeure vivante dans l'inconscient collectif des Français. Une vision globale de la carrière de cet illustre soldat est ainsi proposée, sans rien dissimuler des défauts et des contradictions qui habitent les hommes d'exception.

Fidèle au cadre éditorial des hors-séries de la revue *Batailles*, le texte est enrichi d'une iconographie importante et de qualité, complétée d'objets et de documents évocateurs.

VI-VERS L'INEXTRICABLE INDOCHINE

Histoire & Collections